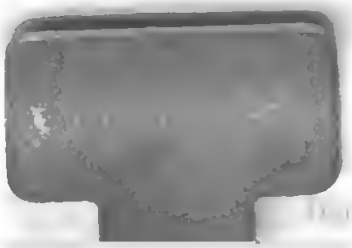
Princeton University Library
32101 062244221

1992
.792

Library of
Princeton University.

Germanic
Seminary.

Presented by
The Class of 1891.



Die Geſchichte der Nordpolfahrten.

Die Geſchichte

der

Nordpolfahrten.

Von

Otto Rühle.

Leipzig & München.
1897.
Auguſt Schupp.

Alle Rechte vorbehalten.

Frithjof Nanſen.

Vorwort.

In diesen Tagen, wo sich die Blicke der weitesten Kreise mit lebhaftem Interesse zwei Männern zuwenden, einem im gewissen Sinne erfolgreich und einem leider erfolglos zurückgekehrten, die beide mit todesmutigem Forschungseifer, im Dienste einer strengen Wissenschaft stehend, es unternommen hatten, den Nordpol, das ersehnte Ziel aller Nordfahrer, zu erforschen, — in diesen Tagen geht dieses Schriftchen hinaus, das in nicht zu umfangreicher, sachlicher Weise die Geschichte der Nordpolfahrten erzählt. Es macht keinen Anspruch auf hohen wissenschaftlichen Wert, sondern will nur dem Volke das bieten, was es etwa zu wissen begehrt, wenn von Nansen und Andrée die Rede geht.

Oederan i. S.,
am Geburtstage Goethes 1896.

Der Verfasser.

6-1-'23 Pirsne,
1992
(RECAP)
512735
Digitized by Google

Inhalt.

Seite

Die ersten Entdeckungsfahrten und der Weg nach Indien 9

Die Nordwestpassage 15

Die Nordostpassage 33

Die eigentlichen Nordpolfahrten 43

Land und Leute der Nordpolargebiete 77

Die ersten Entdeckungsfahrten und der Weg nach Indien.

Die Alten hatten von der Geſtalt unſerer Erde die wunderlichſten Vorſtellungen. So dachten ſich die alten Inder dieſelbe auf dem Rücken eines Elefanten ruhend, der ſeinerſeits wieder auf dem Rücken einer Rieſenſchildkröte ſtehen ſollte. In anderen Mythen erſchien ſie ihnen als ungeheure Lotosblume, die auf dem Grunde des Meeres angewachſen ſei. Die alten Germanen glaubten die Erde von der Weltenеſche Yggdraſil getragen, unter der die Götter Gericht hielten und die drei Schickſalsgöttinnen Urdh (Vergangenheit), Verdandi (Gegenwart) und Skuld (Zukunft) weilten. Homer, und mit ihm wohl alle ſeine Zeitgenoſſen, betrachteten die Erde als eine kreisrunde, vom Ozean umfloſſene Scheibe, ein Irrtum, in dem heutigestages auch die Eingeborenen Nordamerikas noch befangen ſind.

Infolge dieſer Auffaſſungen war die Welt für die Alten ſehr eng begrenzt. Die Säulen des Herkules, jene beiden Vorgebirge Ceüta und Gibraltar, welche die Meerenge von Gibraltar zwiſchen Spanien und Nordafrika bilden, galten gewiſſermaßen als das Ende derſelben. Gleichwohl wußte die Sage zu erzählen, daß außerhalb dieſer Säulen noch ein großes Land, namens Atlantis, zu finden ſei.

Doch bereits einige hundert Jahre vor Chriſtus wurde die Anſicht von der Scheibengeſtalt der Erde erſchüttert. Der griechiſche Gelehrte Pythagoras, der um das Jahr 555 vor Chriſti

Geburt lebte, trat mit der Behauptung auf: die Erde sei eine Kugel. Ein anderer Philosoph, Aristoteles mit Namen, aus der Zeit um 333 vor Christi Geburt, lieferte dazu treffliche Beweise, die noch in unseren Tagen allgemeine Giltigkeit haben, und erhärtete damit die aufgestellte Behauptung seines Vorläufers.

Bald führte auch der Wagemut die handeltreibenden und seebefahrenen Phönizier über die engen Grenzen der ihnen bekannten Welt hinaus. Sie gelangten bis an die britischen Inseln, von denen sie Zinn holten; später sogar bis in die Ostsee an die Küste Preußens, deren reiche Mengen von Bernstein sie anlockten. Um 334 vor Christi Geburt unternahm ein Gelehrter aus Marsaille, Pytheas mit Namen, eine Reise nach dem Norden, auf der er ganz wahrscheinlich die nordöstlich von Schottland gelegenen Shetlandsinseln erreichte.

Unter den im Norden wohnenden Völkerschaften regte sich zuerst in den seeräuberischen Normännern der Trieb, die unbekannte Ferne zu durchstreifen und zu erforschen. So entdeckte der vom Sturm verschlagene Wiking Naddodd 867 die Insel Island, d. h. Eisland, die später, etwa um 874, durch Ingolf und Hingolf für die Dauer besiedelt wurde. Nicht lange darauf, im 10. Jahrhundert, wurde ein anderer Normann, Gunnbjörn geheißen, der ebenfalls Schiffbruch erlitten hatte, von den Wogen auf eine zwischen der Baffinsbai und dem atlantischen Ozean gelegene Halbinsel getrieben, die nach ihm Ereck Raudi oder Ereck der Rote — um Ansiedler herbeizulocken — Grönland d. h. grünes Land taufte. Von hier aus entdeckte Leif der Glückliche, der von König Olaf Triggvason mit Missionaren nach Grönland geschickt worden war, ums Jahr 1000 — also fast 500 Jahre vor Christoph Kolumbus — den nördlichen Teil des Festlandes von Nordamerika, den vor ihm schon ein anderer Seefahrer, Bjarni, erblickt hatte, und den er — weil er hier den Weinstock vorfand — mit dem Namen Winland d. h. Weinland belegte. Andere Seefahrer haben einen nördlichen Weg

eingeſchlagen und ſind, einem alten 1824 aufgefundenen Runenſtein zufolge, bereits im Jahre 1135 bis über Upernivik hinaus, ungefähr bis 72° 55′ n. Br., vorgedrungen.

Alle dieſe Entdeckungen gerieten jedoch im Laufe der Jahre wieder in Vergeſſenheit und Verfall. Erſt im 15. Jahrhundert erwachte der Forſchungseifer und die Entdeckungsluſt von neuem und zwar mit ungewöhnlicher Stärke. Der Beweggrund dazu war rein praktiſcher Art; er entſprang dem Streben, man darf wohl auch ſagen: dem Bedürfniſſe, einen neuen, bequemen Seeweg nach dem Morgenlande zu beſitzen. Bisher hatte man die Schätze aus dem Wunderlande Indien durch das Rote und Mittelländiſche Meer bringen müſſen, wobei man durch Kriege und allerlei andere verkehrhemmende Hinderniſſe nicht ſelten zu ungeheuren Umwegen gezwungen worden war, die natürlich dem Handel nur zum Nachteil gereichen konnten. Dieſer Hemmniſſe und Mühſeligkeiten hoffte man bei Auffindung eines neuen Weges nach Indien ledig zu werden. Dazu kam noch, daß allerhand ſagenhafte Gerüchte von zwei unerſchöpflichen Goldländern Kathai d. i. China und Zipangu d. i. Japan im Volke umgingen, die — wenn auch nicht die Forſchungsluſt — ſo doch die Goldgier und die daraus entſpringende Abenteuerluſt hervorriefen und zu Entdeckungsfahrten mächtige Anregung gaben.

Nach dem erſten Verſuche des Königs Harald III. von Norwegen unternahm Prinz Madoc von Wales 1170 eine Fahrt, auf der er Land entdeckte. Die zweite brachte ihm den Untergang. Danach rührten ſich die Portugieſen, um einen Seeweg nach Indien ausfindig zu machen. Gelang es auch der unter Leitung des Seefahrers Bartholomäus Diaz ſtehenden erſten Expedition nur, bis zum Kap der guten Hoffnung an der Südſpitze Afrikas vorzudringen, ſo wurde doch ein neuer Verſuch, deſſen Seele Vasco de Gama war, von herrlichem Erfolg gekrönt. Sein Schiff lief 1498 in den Hafen von Kalikut auf der Weſtküſte Oſtindiens ein.

Unterdeſſen war es auch den Spaniern gelungen, in der Perſon des in ihren Dienſten ſtehenden Genueſen Chriſtoph Kolumbus auf einem Lande feſten Fuß zu faſſen, das in ſo hohem Maße das Gepräge jenes erſehnten Wunderlandes Indien trug, daß man thatſächlich glaubte, auf einem neuen Wege zu demſelben gelangt zu ſein. In Wirklichkeit hatte man eine neue, bisher unbekannte Welt — Amerika — aufgeſchloſſen, die an Schönheit, Üppigkeit und Reichtum nach keiner Seite hin dem Lande Indien nachſtand. Freilich klärte ſich nach und nach der Irrtum auf, man erfuhr, daß der „neue Kontinent“ ein ſelbſtſtändiger Erdteil war und mußte natürlich infolgedeſſen die Meinung, einen bequemen Weg nach Indien gefunden zu haben, fallen laſſen. So blieb der von Vasco de Gama aufgefundene Weg bis zur Umſchiffung Amerikas durch den kühnen Portugieſen Magelhaens im Jahre 1520 die einzige und bis zur Erbauung des 1869 vollendeten Suez-Kanales die befahrenſte und verkehrsreichſte Waſſerſtraße nach Oſtindien.

Die Nordwestpassage.

Etwa um dieſelbe Zeit, als Chriſtoph Kolumbus auf einer ebenſo kühnen wie glücklichen Weſtfahrt den neuen Erdteil Amerika entdeckte, beſchäftigte ſich der engliſche Seefahrer John Cabot mit der Idee, eine Straße im Nordweſten auszukundſchaften, die es unter günſtigen Umſtänden ermöglichen ſollte, ſowohl Indien als auch die Goldländer Kathai und Zipangu zu erreichen. Vasco de Gama und Magelhaens hatten zwar ſchon dahingehende Seewege entdeckt, aber beide waren viel zu lang und umſtändlich, als daß ſie vermocht hätten, den Reiſenden und Handeltreibenden die gehofften Vorteile zu gewähren.

Wie Chriſtoph Kolumbus war auch John Cabot von Geburt ein Genueſe. Sein urſprünglicher Name lautete Giovanni Cabotto. Er hatte die Heimat verlaſſen, um ſeine in Venedig erworbenen Handelsvorrechte in Briſtol, das damals als Handelsſtadt mit London wetteiferte, durch Entdeckungsfahrten auszunützen. Die Kunde von den überraſchenden Erfolgen ſeines großen Landmannes klang ihm in den Ohren. Bald war es ihm gelungen, den König Heinrich VII., ſowie die Kaufmannſchaft von Briſtol für ſeinen Plan zu erwärmen und zur Unterſtützung und Ausrüſtung einer Expedition zu bewegen. Anfangs Mai des Jahres 1497 ſtach er in See. Nach kurzer Zeit ſchon, am Johannestage, entdeckte er Land, ganz wahrſcheinlich das heutige Labrador. Sein Verſuch, weiter nach Norden vorzudringen, ſcheiterte. Entgegenkommende

mächtige Massen von Treibeis hinderten ihn am Vorwärtsbringen und zwangen ihn zur Umkehr. Die ungemeine kurze Dauer seiner Seefahrt — vom Mai bis zum August — wie auch verschiedene Karten aus damaliger Zeit lassen es höchst zweifelhaft erscheinen, daß er, wie da und dort angenommen wird, wirklich der Entdecker des amerikanischen Festlandes bis Florida ist. Eine zweite von ihm unternommene Reise war so gut wie ohne Erfolg.

Sebastian Cabot, der Sohn John Cabots, setzte das Werk des Vaters fort. Er verstand es, das englische Volk für die großen Unternehmen seiner Zeit, zu deren Ausführung er sich berufen fühlte, sowie für seine eigenen großen Pläne zu begeistern; aber sein Mangel an Besonnenheit und Zähigkeit, die dem Schiffer bei solchen Aufgaben keinesfalls fehlen dürfen, und sein unruhiger Geist, der ihn zur Erreichung der Ziele nicht immer gerade lautere und glückliche Mittel wählen ließ, brachten ihn um fast alle Erfolge.

Die Entdeckungsfahrten der Engländer nach dem Nordwesten regten bald zur Nachahmung an. Die beiden Portugiesen Gaspar und Miguel Corteral unternahmen ums Jahr 1500 mehrere Fahrten, ohne daß denselben jedoch irgendwelche Bedeutung weder für die portugiesische Nation an sich noch für Handel, Verkehr oder Wissenschaft im allgemeinen beigemessen werden könnte. Gaspar sowohl als auch Miguel Corteral, der den verschollenen Bruder aufsuchen wollte, bezahlte seine Kühnheit mit dem Leben. Sie waren die ersten und letzten Seefahrer Portugals, die sich an dem Aufsuchen einer Passage nach Indien im Nordwesten beteiligten.

Ungefähr zwanzig Jahre danach bekamen die Franzosen Entdeckungsgelüste. Auf vier Schiffen, die Franz I. zu diesem Zwecke ausgerüstet hatte, brach man gegen Ende des Jahres 1523 von Dieppe aus unter Führung des Florentiners Giovanni di Verrazzano auf. Zwei Fahrzeuge zerschlug jedoch der Sturm, das dritte ging in einem Kampfe mit den Spaniern verloren, das vierte endlich erreichte in der Nähe der jetzigen Stadt Wilmington

mit Mühe das nordamerikanische Festland. Von hier aus wandte es sich wieder nach Norden bis zum 50° n. Br. Mangel an Lebensmitteln nötigte jedoch die Expedition bald wieder zur Heimreise. In den nächsten Jahren wurde das Interesse des Königs als auch des Volkes durch die Kriege mit Kaiser Karl V. von Deutschland vollständig von den überseeischen Errungenschaften abgelenkt.

Verrazzanos Arbeit an der Ostküste Nordamerikas wurde in wirkungsvoller Weise durch den Portugiesen Esteban Gomez vervollständigt, der, nachdem er die Küste umfahren und eine Schiffsladung gefangener Indianer zum Verkauf mit nach Spanien gebracht hatte, eine Küstenkarte entwarf.

Der wachsende Erfolg, den die Nachbarländer mit ihren Expeditionen ernteten, ließ den Franzosen keine Ruhe. Von St. Malo aus machte sich 1534 Jacques Cortier mit zwei Schiffen auf. Er erreichte New-Fundland, fuhr bis in den Lorenzgolf und gelangte, den Kurs seiner Schiffe nach Süden wendend, in die Chaleurbai. Hier kam er jedoch zu der Überzeugung, daß ein Durchdringen nach dem westlichen Meere an dieser Stelle ein Ding der Unmöglichkeit sei. Auf der im nächsten Jahre unternommenen Seefahrt fand er Kanada, das er auf einer dritten, 1541 veranstalteten Fahrt besiedelte. Aber der Mangel an praktischer Tüchtigkeit und organisatorischem Geschick, sowie die ohne tieferen Grund eingetretenen Differenzen zwischen dem Entdecker und einem Edelmanne, Franzois de la Roque mit Namen, der sich ihm auf der dritten Reise angeschlossen hatte, hinderten die Niederlassung sehr am Gedeihen. Darum erachtete es Franz I. für gut, die Ansiedler zurückzurufen und von einer weiteren Nutzbarmachung der errungenen Gebiete abzusehen.

Unterdessen hatte England seine Pfadfinder-Thätigkeit wieder aufgenommen. Im Mittelpunkte dieser neuerwachten Bewegung stand Robert Thorne, dessen Vater den Seefahrer Cabot begleitet hatte. Er vertrat die Idee, daß es möglich sein müsse, direkt über den Nordpol hinweg nach Indien und China

zu gelangen. Das Projekt ſetzte in Erſtaunen, intereſſierte und erregte Bewunderung durch ſeine Kühnheit und Originellität. Die Koſten waren bald beſtritten, 1527 ging die Fahrt ab; aber alle Hoffnungen und Erwartungen wurden getäuſcht; die Expedition war ohne jeden Erfolg.

Dieſer Zeit der lebhafteſten Anteilnahme an den überſeeiſchen Unternehmungen folgte eine fünfzig Jahre lange Zeit der Erſchlaffung, aus der man ſich erſt unter dem Regiment der Königin Eliſabeth wieder erholte.

Zwar hatten ſchon vorher die Männer Sir Hugh Willoughbi, William Gefferſon, Richard Chancelor und Cornelius Durfooth mit drei von der engliſchen Kaufmannſchaft zur Verfügung geſtellten Fahrzeugen eine Entdeckungsfahrt unternommen. Sie waren jedoch nicht wieder zurückgekehrt; infolge des Hungers und der Kälte hatten ſie elend zu Grunde gehen müſſen.

Um Cabots Entdeckungen weiter fortzuſetzen, unternahm 1576 Martin Forbiſher eine Fahrt nach dem Nordweſten. Da er jedoch nur eine ſehr ungenaue Karte beſaß, iſt es nicht zu verwundern, daß er die Oſtküſte Grönlands, auf die er zuerſt ſtieß, nicht als ſolche anſah, ſondern mit dem Namen Friesland belegte. Er glaubte, ein neues Land gefunden zu haben; denn er dachte ſich Grönland viel weiter nach Weſten zu gelegen. In der irrigen Meinung befangen, daß er auf dasſelbe zuſteuere, gelangte er nach Labrador, konnte jedoch des Eiſes wegen nicht landen. Deshalb ſegelte er nach Norden zu, bis er in eine Bai einlief, die nach ihm Forbiſherbai genannt wurde. In derſelben glaubte er den geſuchten Weg gefunden zu haben. Er nahm eine Schiffsladung Schwefelkies, den er für Gold hielt, mit nach Hauſe, um günſtige Ausſichten auf die reiche Ausbeute des geſuchten und vermeintlich ſchon faſt gefundenen Landes eröffnen zu können.

Im Jahre 1577 wurde eine zweite Expedition abgeſandt. Forbiſher lebte in dem Wahne, daß der nördliche Küſtenſtreifen

der von ihm entdeckten Straße, die freilich nur eine Bucht war, schon dem Erdteile Asien angehöre. Um sich die alleinige Ausbeutung dieser Straße zu sichern und der alleinigen Ausbeute der dadurch zugänglich gemachten Länder gewiß zu sein, wurde der Eingang befestigt und militärisch bewacht. Da man sich nicht der Mühe unterzog, die Bucht, oder wie man glaubte: die Straße nach allen Seiten hin zu untersuchen, so war es möglich, daß man bis in unser Jahrhundert herein dieser Täuschung unterworfen blieb. Erst 1862 hat Francis Hall durch Nachweise die total irrige Ansicht korrigiert.

Da von dem Nutzen der Entdeckungen Forbishers herzlich wenig zu verspüren war, auch das mitgebrachte Gold sich bald als wertloser Schwefelkies erwies, wurden von Londoner Kaufleuten weitgehende Vorbereitungen zu einer neuen Expedition getroffen, die schon 1585 zu stande kam. Die leitende Person derselben war John Davis, ein hochgebildeter und praktisch äußert tüchtiger Seemann. Er gelangte nach etwa sechswöchentlicher Fahrt mit seinen beiden Schiffen „Mondschein" und „Sonnenschein" an die Südostküste Grönlands. Es erging ihm aber zufolge ungenauer Karten genau so, wie es Forbisher vor ihm schon ergangen war. Das aufgefundene Land war für ihn weder Grönland noch Friesland sondern ein neues Land, das von ihm den Namen Land of Desolation erhielt. Darnach wandte er sich um die Südspitze Grönlands herum und drang nach der Westseite desselben bis 64° 40′ n. Br. nach Norden vor. Die Meeresstraße, die er überschritt, heißt nach ihm Davisstraße. Zwar versuchte er, noch ein Stück vorzudringen, mußte aber anhaltenden Sturmes und Nebels wegen fast resultatlos die Heimreise antreten, auf der er noch den Cumberlandsund befuhr. Im nächsten Jahre stach er mit vier Schiffen in See, um die begonnenen Entdeckungsversuche zu vollenden. Die Erfolge waren jedoch noch geringer als nach der ersten Reise.

Da er aber mit Bestimmtheit annahm und die Hoffnung aussprach,

auf jeden Fall einen Durchgang erzwingen zu können, so wurde ihm eine dritte Expedition ausgerüstet. Im Mai 1587 lief er mit vier Schiffen von Dortmouth aus und erreichte nach einer Fahrt von kaum vier Wochen den Gilbertsund an der Westküste Grönlands, in dem er schon auf seinen früheren Expeditionen vor Anker gelegen hatte. Am Eingange dieses Sundes liegt jetzt die dänische Niederlassung Godthaab. Während er sich hier mit einem kleinen „Clincher", die größeren Fahrzeuge zurücklassend, auf den Heringsfang begab, machten die Zurückgebliebenen ihre Schiffe flott und ließen Davis im Stich, trotzdem er ihnen Befehl gegeben hatte sechzehn Tage auf seine Rückkehr zu warten. Davis segelte nun an der Küste entlang, über den Polarkreis hinweg, vorüber an den Disko-Inseln bis 72° 12' n. Br. Diesen nördlichen Punkt seiner Sonderexpedition nannte er Hope Sanderson, südlich von Upernivik gelegen. Während er bisher stets im freien Fahrwasser gesegelt war, stieß er bei einer Durchquerung des Meeresbusens in sog. Mittelpackeis, in dem er etliche Tage fest saß. Wieder freigemacht steuerte er an der Westküste südwärts am Eingange der Hudsonstraße vorüber und ließ endlich Mitte September im Hafen von Dortmouth die Anker fallen, erfüllt von der festen Überzeugung, daß die Nordwestpassage unter allen Umständen möglich sei. Durch die Ungunst der Verhältnisse war es ihm leider versagt, sein Wissen und Können weiterhin in den Dienst dieser Sache zu stellen. Er unternahm später noch einige Fahrten nach Indien, auf deren letzter er im Jahre 1605 unter den Händen japanischer Seeräuber ein beklagenswertes Ende fand.

Fünf Jahre nach Baffins Tode erhielt der englische Seefahrer Henry Hudson den Auftrag, mit einer Yacht die Eismassen, welche die vermeintliche Straße nach Indien sperrten, zu durchbrechen. Er ging aber dabei höchst unpraktisch zu Werke, so daß er sich bald zur Umkehr gezwungen sah. Auf der Rückreise beschäftigte er sich, um nicht ganz erfolglos heimkehren zu müssen, mit der Erforschung eines großen Flusses Nordamerikas, des nach

ihm benannten Hudſon. Da Henry Hudſon im Dienſt der Holländiſch-Oſtindiſchen Geſellſchaft ſtand, legten die Holländer an der Mündung des Hudſon eine Kolonie mit dem Namen Neu-Amſterdam an. Die Engländer riſſen aber ſie bald an ſich und wandelten Neu-Amſterdam in New-York um.

Eine Anzahl engliſcher Großer war durch die nicht mehr ſo ganz unbedeutenden Erfolge der überſeeiſchen Unterſuchungen zu großer Teilnahme und Opferwilligkeit angeregt worden. Beſonders war es Sir Thomas Smith, der im Verein mit etlichen Freunden die Pläne Hudſons durch reichliche Unterſtützungen verwirklichen zu helfen ſuchten.

1610 gelangte Hudſon in die Bucht, die ſchon vor ihm irriger Weiſe als Durchgang nach Indien angeſehen worden war, entdeckte die Hudſonſtraße und die Hudſonbai. Hier ereilte ihn das Unglück, daß ſein Schiff vom November bis zum Juni des nächſten Jahres einfror. Das brachte die Mannſchaft dermaßen auf, daß es ihm, dem ſonſt ſo energiſchen Manne, unmöglich war, ſie zu beſänftigen. Er fand, auf Anſtiften eines früher von ihm begünſtigten Schreibers durch die Empörer dem Meere preisgegeben, den Tod in den Wogen.

Auf dem von Hudſon geführten Schiffe unternahm 1615 William Baffin eine neue Entdeckungsfahrt; allerdings lag die Oberleitung dieſer Expedition in den Händen des Kapitäns Bylot, der Baffin jedoch ſowohl an wiſſenſchaftlicher Bildung wie auch an perſönlichem Mute um bedeutendes nachſtand. Man fuhr in etliche Buchten und Kanälen ein, entdeckte eine Menge kleiner Inſeln, kam aber bald zu der Überzeugung, daß die Hudſonſtraße unmöglich der erhoffte Durchgang ſein könne. Baffin war vielmehr der Meinung: durch die Davisſtraße allein ſei eine Paſſage möglich. Daraufhin wurde er 1616 noch einmal ausgeſandt, ebenfalls wieder in Gemeinſchaft mit Bylot. Nach mancherlei Unwetter und Irrfahrten gelangte man endlich an das Kap Digges (76° 35′ n. Br.), den Walſund (77° 30′ n. Br.), die Carey-

inſeln (77° 40′ n. Br.), den Jonesſund und den Lancaſterſund. Damit war der erhoffte und erſehnte Durchgang, um den man ſich jahrhundertelang gemüht, endlich entdeckt. Aber man dachte gar nicht daran, daß dieſer ſchmale Meeresſtreifen die Pforte dieſes großen Seeweges ſein könnte. Und ſo kehrte man auch diesmal wieder, wie vorher ſchon ſo oft, erfolglos in die Heimat zurück, ohne nur im entfernteſten zu ahnen, wie lächerlich nahe man vor der einfachen Löſung dieſes ſchwierigen Problems geſtanden hatte.

Die engliſche Regierung ſetzte nun einen Preis von 20000 Pfund Sterling d. i. 400000 M. auf die Entdeckung der Nordweſtpaſſage aus. Trotzalledem brachten die infolgedeſſen mit Eifer wieder aufgenommenen Verſuche keine Erfolge.

Baffin verharrte bei ſeiner Erklärung, nach welcher die Nordweſtpaſſage als ein Ding der Unmöglichkeit angeſehen werden müſſe. Dies rief einen Stillſtand in den Entdeckungsfahrten hervor, der erſt 1631 durch Luke Foxe eine Unterbrechung erfuhr. Foxe lief mit der von ihm befehligten Expedition durch die Hudſonſtraße in die Hudſonbai ein und entdeckte nach einem Zuſammentreffen mit James, der zu gleicher Zeit im Auftrage engliſcher Kaufleute die Nordweſtdurchfahrt aufzuſuchen bemüht war, den nach ihm benannten unter 65° n. Br. gelegenen Foxe-Kanal. Dies war die einzige Frucht der Expedition. Mit noch weniger Erfolgen kehrte James zurück. Er hatte mit ſeinem Schiffe im ſüdlichſten Teile der Hudſonbai, Jamesbai genannt, überwintert und dermaßen gelitten, daß er — nachdem er das Land, König-Karl-Land, in Beſitz genommen hatte — es nur mit den größten Anſtrengungen und unter den denkbarſten Schwierigkeiten vermochte, den heimatlichen Hafen wieder zu erreichen. Auf Grund der von ihm gemachten Erfahrungen war er der Meinung, daß eine Straße durch das arktiſche Meer nach den Ländern der Südſee, wenn man ſie doch noch auffände, (was allerdings ſowohl Baffin als auch Foxe für unmöglich erklärten) — für Handel und Schiffahrt ohne

jedweden Nutzen sein würde, da das unsichere, täglich mit neuen Gefahren drohende Eismeer allzugroße Opfer fordere. Diese Erklärung und die Illustration dazu, die fast zahllose Menge der bisher um der Auffindung der Nordwestpassage willen verunglückten Expeditionen, hatten eine lange Pause in den Entdeckungsversuchen zur Folge.

Ganz war jedoch die Idee aus den Köpfen der Seefahrer noch nicht geschwunden. 1818 entschloß man sich abermals, dem Ideale, besser freilich: dem Phantom nachzujagen. Unter der Oberleitung des Kapitäns John Roß war die Baffinsbai mit zwei Schiffen bald erreicht. Man gelangte bis zu 76° 54' n. Br. und fuhr dann in den Lancastersund ein. Hier aber gab Roß, durch eine Luftspiegelung in Gestalt einer vorlagernden Gebirgskette getäuscht, den Befehl zum Rückzuge.

Ebenfalls resultatlos und außerdem noch arg zugerichtet kehrte eine andere Expedition zurück, die fast zu gleicher Zeit mit Roß in See gegangen war. Sie stand unter David Buchans Führerschaft und beabsichtigte — trotz der schlechten Erfahrungen, die fast 300 Jahre vor ihm Robert Thorne gemacht hatte — über den Nordpol hinweg seinen Weg einzuschlagen. Die Expedition ereilte aber dasselbe Mißgeschick, das damals schon ihre Vorläuferin betroffen hatte, und Buchan dankte Gott, als er nach fast endlosen Gefahren die Heimaterde wieder erreichte.

Diese erneuten unglücklichen Unternehmungen schreckten jedoch von weiteren Versuchen nicht ab. Vielmehr waren sie erst recht ein Sporn, immer energischer nach der Erreichung des Zieles zu streben.

Kurze Zeit nach Buchans Rückkehr begann man mit der Ausrüstung von zwei neuen Expeditionen, deren eine zu Land unter John Franklins Leitung, die andere zu Wasser unter der Führung Parrys vordringen sollte. Letzterer hatte schon als Befehlshaber des zweiten Schiffes die von John Roß 1818 unternommene Reise mitgemacht und war nur mit

Unwillen umgekehrt, da er erkannt hatte, daß das Vorhandensein von Gebirgsketten, durch die Roß zum Rückzug veranlaßt worden war, nur auf Luftspiegelung beruhte. 1819 verließ er mit zwei Schiffen England. Durch die Lancasterstraße, in der er bald anlangte, setzte er seine Fahrt unentwegt fort bis sich ihm eine weite Straße, die Barrowstraße, öffnete. Von hier aus erreichte er die Melville-Insel, an deren Südküste er nach ungeheuren Schwierigkeiten einen Winterhafen ausfindig machte. Erst nach zehnmonatlicher Winterrast, eine 84tägige Polarnacht inbegriffen, war es wieder möglich, die Fahrzeuge flott zu machen. Doch mußte man bald darauf — nachdem man noch das Bankland entdeckt hatte — des Eises wegen die Rückreise antreten.

Im nächsten Jahre nahm Parry seine Reiseroute durch die Hudsonstraße und den Foxkanal, konnte aber nicht durchdringen, sondern mußte 1822 unverrichteter Sache heimkehren.

Aber Parry war unermüdlich. 1824—25 war wieder das Polarmeer der Gegenstand seiner Forschungen. Doch war ihm dabei das Glück nicht besonders hold. Unter 72° n. Br. mußte er an der Westseite der Prinz-Regent-Einfahrt sein vom Sturm sehr mitgenommenes Schiff zurücklassen.

Doch schon 1827 nahm er seine Entdeckerthätigkeit wieder auf. Mit James Clark Roß, Crozier u. a. trat er die Fahrt an. Diesmal aber wählte er Spitzbergen als nächstes Ziel; in Hekla Clove auf Spitzbergen trennten sich Parry und Roß von den übrigen, um in einem auch als Schlitten verwendbaren Boote teils rudernd, teils schiebend den Nordpol zu erreichen. Diese mühevolle Fahrt glückte bis zu 82° 45′ n. Br.; dann aber trat Eisgang ein, der sie zur Umkehr zwang.

Unterdessen hatte der 33jährige Sir John Franklin 1819 England verlassen. Nachdem er mit seiner Expedition die Hudsonstraße passiert, gelangte er nach einem überaus schwierigen Marsche an den großen Sklavensee. Von hier aus ging die Reise, geführt von Indianern, an die Mündung des Kupferminenflusses,

von wo aus er die eisfreie Küste des Polarmeeres unter großen Gefahren und Beschwerden untersuchte. Kap Turn Again unter 60° 48′ n. Br. ist der nördlichste von ihm auf dieser Expedition erreichte Punkt. Hier aber begann für ihn und seine Gefährten eine entsetzliche Zeit. Die Vorräte gingen zu Ende, weder Wild noch Holz war zu finden, die Kälte war über die Maßen streng, so daß die Boote zur Feuerung benutzt werden mußten. Furchtbare Schneestürme stellten sich ein; oft bis an die Kniee im Wasser watend und eine bittere Flechte als einzige Nahrung unter dem Schnee hervorwühlend, kam man nur mühsam vorwärts. Und täglich nahm der Hunger und die Kälte zu. Zuletzt war die Not sogar so groß, daß man Leder von den Schuhen, die Überreste eines von Wölfen verzehrten Renntieres, zerstampfte Knochen u. s. w. verzehrte, um den schrecklichen Hunger einigermaßen zu stillen. Nach vier Tagereisen erreichte die bis zum Sterben erschöpfte Kolonne endlich das in fünf Meilen bequem zu erreichende Fort Enterprise, wo man Nahrung zu finden hoffte. Allein — die sehnliche Hoffnung wurde fürchterlich enttäuscht. Die Mannschaften ermatteten so sehr, daß sie nicht einmal mehr imstande waren, die Flechten unter dem Schnee hervorzuscharren; ein Diener schlachtete sogar — wahrscheinlich in einer Art Wahnsinn — Reisegenossen heimlich ab, um sich von ihrem Fleische sättigen zu können, bis man sich durch einen Schuß dieses gefährlichen, bedauernswerten Menschen entledigte. Endlich nach mehrtägigem Aufenthalte, als schon eine große Anzahl der Gefährten dem Tode zum Opfer gefallen war, kam die heißersehnte Hilfe durch Indianer, die ihnen Nahrung zutrugen. Nach langer, allmählicher Erholung erst war es den fünf Überlebenden möglich, sich in die Heimat zurückzubegeben.

Die Landexpedition Franklins ist wohl der schrecklichsten eine, die jemals ausgeführt worden sind. Aber an Erfolgen wird sie weit überragt durch die von Peter Warren Dease und Thomas Simpson zur Erforschung der von Franklin nicht

beſuchten Stellen unternommenen Strapazen. Die beiden Forſcher erreichten unter unſäglichen Mühſalen das weſtlichſte Kap Barrow und entdeckten Victorialand. Ihre Reiſe gehört zu den ausgedehnteſten, die man in ſo hohem Norden unternommen und erfolgreich beendet hat.

Wie dem mutigen Franklin, ſo ließ es auch dem alten John Roß daheim keine Ruhe. Sein Schiff Victory trug ihn 1829 in die Prinz-Regent-Einfahrt. Hier entdeckte er die im Südweſten derſelben gelegene Halbinſel Boothia Felix, an deren Oſtküſte er ſich einen Winterhafen aufſuchte. Die Raſt verwendete James Clark Roß, der ſich der Expedition angeſchloſſen hatte, zu kleineren Forſchungsreiſen, auf denen er auch entdeckte, daß Boothia Felix eine Halbinſel und nicht — wie man anfangs annahm — eine Inſel war. Durch ungünſtige Verhältniſſe gezwungen, konnte man erſt im dritten Jahre an eine Rückkehr denken. Da aber das Schiff abermals einfror, mußte man ſich entſchließen, unter den Trümmern des von Parry zurückgelaſſenen Schiffes noch einen vierten Winter zu verbringen. Dieſe vier anſcheinend nutzloſen, verlorenen Jahre ſind für die Wiſſenſchaft von großer Bedeutung. Sie gaben James Clark Roß Veranlaſſung und Gelegenheit zu mannigfachen Entdeckungen, unter denen die Auffindung des magnetiſchen Nordpols obenan ſteht.

James Clark Roß hatte an ſeiner magnetiſchen Neigungsnadel eine Senkung von 89° beobachtet, daraus ſchloß er, daß der nördliche Magnetpol von ſeinem jetzigen Aufenthaltsorte aus erreichbar ſein müſſe. „Aus den Beobachtungen der früheren Nordpolfahrer ergab ſich, daß dieſer bewegliche Ort in der Nähe von 70° n. Br. und 98° 30′ w. L. v. Gr. liegen muß. Dorthin brach vom Winterhafen am 27. Mai 1831 der junge Roß auf. Schon auf ſeinem nächſten Lagerplatze hatte ſich die magnetiſche Neigung auf 89° 41′ geſteigert und die weſtliche Mißweiſung auf 57° vermindert. Dies zeigte ihm deutlich ſeinen Weg, den er am Weſtrande der Boothiſchen Halbinſel entlang einſchlug. Wirklich ſah er auch am 1. Juni, als er bei Kap Adelaide lagerte,

die Neigungsnadel auf 89° 59′ bis auf eine Bogenminute von der Lotlinie ſinken. Er ſetzte ſeine Beobachtung am nächſten Tage fort und kehrte, nachdem er von dem damaligen Magnetpole Beſitz ergriffen hatte, ſiegreich nach dem Schiffe zurück. Die Uferſtelle, die höchſte magnetiſche Senkung, war ein reizloſer, flacher Strand, den keine Bodenbewegung belebte.“

Die von James Clark Roß gemachte Entdeckung bildete wieder eine wirkungsvolle Triebfeder, an den begonnenen Entdeckungsverſuchen feſtzuhalten reſp. ſie — ſoweit ſie ſchon eingeſchlafen waren — wieder aufleben zu laſſen. England machte wieder eine Expedition ſeefertig; Sir John Franklin ſtand an ihrer Spitze. 1845 lichtete man die Segel zur Fahrt. Von der Inſel Disko an der Weſtküſte Grönlands kamen Depeſchen; Walfiſchfahrer, die an der Melville-Bai den beiden Schiffen der Expedition, Erebus und Terror, begegnet waren, brachten gute Nachrichten. Aber von da an war und blieb dieſelbe verſchollen. Zwei Jahre verſtrichen im Warten auf Franklins Rückkehr. Dann fing man an beſorgt zu werden. Franklins Gattin und Freunde ſetzten die ganze engliſche Nation in Bewegung. Beſonders der alte John Roß drang auf die Ausſendung einer Expedition, die Franklin aufſuchen und ihm nötigenfalls Hilfe leiſten ſollte. Nach einigem Hin und Her wurde ſie bewilligt. Als ſie aber ergebnislos zurückkam, ſtieg die Unruhe ungeheuer. Da ſandte die Regierung drei Expeditionen gleichzeitig aus. Die erſte ſtand unter James Clark Roß, mit den Offizieren Mac Clure und Mac Clintock an Bord. Mit den zwei Schiffen „Enterpriſe“ und „Inveſtigator“ ſollte beſonders die Barrowſtraße durchſucht werden, da Franklin den Auftrag gehabt hatte, dieſelbe zu paſſieren, um nach dem Kap Walker zu gelangen. Man erfüllte mit peinlicher Genauigkeit alle Vorſchriften, ſteckte auf hohen Bergen Signale auf, baute Niederlagen, in denen man Nahrungsmittel, Feuerungsmaterial und Kleidungsſtücke aufſtapelte, fing ſogar Polarfüchſe, welchen man mit Inſchriften verſehene Metallringe umlegte — alles umſonſt.

Ebenso trostlos sah es mit den Ergebnissen der zweiten und dritten Expedition aus. Die Regierung jedoch ließ sich von neuen Auffindungsversuchen dadurch nicht abschrecken. Vier englische und eine amerikanische Expedition, unter deren Besatzung sich der berühmte Elisha Kant Kane befand, stachen gleichzeitig in See; ihnen folgte der greise John Roß auf zwei Fahrzeugen, die ihm von der Hudsonbaigesellschaft zur Verfügung gestellt worden waren. Man entdeckte an der Beecheyinsel Spuren des Aufenthaltes der Franklinschen Reisegesellschaft, Gräber von Mannschaften, sonst aber — besonders von Franklin selbst — nicht das mindeste.

Während nun drei Expeditionen der Engländer mißgestimmt die Rückreise wieder antraten, setzten Kapitän Collinson und Mac Clure ihre Fahrten auf den Schiffen Enterprise und Investigator fort. Mac Clure erreichte die Beringsstraße und begab sich darnach zum Bankslande. Hier hoffte er mit größter Sicherheit die gesuchte Durchfahrt zu finden. Und in der That! nach außerordentlich schwierigen und gefährlichen Fahrten, auf denen ungeheure Eismassen das Schiff beständig zu vernichten drohten, und nach einem längeren Aufenthalte in der an der Nordostküste des Bankslands gelegenen Gnadenbucht, gelangte Mac Clure, der während der unfreiwilligen Rast auf Schlitten seine Expedition fortgesetzt hatte, zu der Überzeugung, daß von ihm die Nordweststraße entdeckt worden war. Freilich erwies sie sich für den Verkehr als absolut wertlos.

Während dieser Zeit hatte Collinson mit seinem Schiffe ebenfalls die Beringsstraße erreicht und sich für den Winter 1851—52 an der Westküste des Prinz-Albert-Landes einquartiert. Seine mehrfachen Versuche, vorzudringen, scheiterten, sein Schiff fror wiederholt ein. Erst 1854 war ihm nach Überwindung vieler Hindernisse und Beschwerlichkeiten die Heimkehr möglich.

„Unterdessen hatte Mac Clure bei seiner abermaligen Überwinterung 1852—53 den Plan gefaßt, mit der Hälfte der Mannschaft, dem gesunden Teil, beim Schiffe zu bleiben und die

Rettung desſelben während des Sommes 1853 zu verſuchen, indes die am Skorbut erkrankten Leute im April in zwei Abteilungen das Schiff verlaſſen ſollten. Die eine ſollte ſich ſüdlich nach den Diſtrikten der Hudſonbai durchſchlagen, die andere nach Oſten vorwärts gehen, wo Hoffnung war, auf Franklinſucher oder Walfiſchfänger zu ſtoßen. Schon war man hart an der Ausführung dieſes verzweifelten Entſchluſſes, als ſie glücklicher Weiſe unnötig wurde.“ Mac Clure berichtet darüber unter dem 6. April 1853: Ich ging mit dem erſten Lieutenant neben dem Schiffe ſpazieren, als wir eine Geſtalt bemerkten, die von den Eisſchollen an der Mündung der Bucht raſch auf uns zukam. Wir vermuteten anfangs, daß es einer der Unſrigen ſei. Aber je näher er kam, deſto zweifelhafter wurde es, wer es ſein möchte. — Als wir uns gegen 180 Meter genähert hatten, hob die Geſtalt die Arme auf und machte Zeichen, gerade wie die Eskimo pflegen, wobei ſie uns mit höchſter Anſtrengung der Stimme Worte zurief, welche bei dem Winde und der namenloſen Aufregung der Natur uns wie wildes Angſtgeſchrei klangen und zum Stillſtand brachten. Der Fremdling kam ruhig heran, und als wir jetzt wahrnahmen, daß ſein Geſicht ſchwarz war wie Ebenholz, fragten wir uns in dieſem Augenblicke wirklich, ob wir einen Bewohner dieſer oder welcher Welt vor uns hatten. Ein Stückchen Schwanz oder etwas wie ein geſpaltener Huf würde uns in vollſtändige Flucht gejagt haben; ſo aber behaupteten wir ſtandhaft unſeren Poſten, und wenn der Himmel eingeſtürzt wäre, wir hätten nicht mehr betroffen ſein können, als wir die Worte vernahmen: „Ich bin Lieutenant Pim auf der „Reſolute“, Kapitän Kellet befehligt ſie drüben an der Melville-Küſte.“ Auf ihn zuſtürzen und bei der Hand ergreifen war eine unwillkürliche Bewegung. — So reichten ſich an dieſem Tage von Oſten her Pim, der ſein Geſicht der Kälte wegen — wie bei Polarfahrern üblich — ſchwarz gefärbt hatte, und von Weſten her Mac Clure zum Gruße die Hände.

Kapitän Kellet war mit zwei Schiffen, der Hälfte der von

Ed. Belcher befehligten großen Expedition, von der englischen Regierung, die trotz aller Maßnahmen über Franklins Schicksal immer noch nicht aufgeklärt war, ausgesandt worden, um Mac Clure und Collinson zu suchen, die schon über zwei Jahre den englischen Hafen verlassen hatten. Mit der Auffindung des Investigator war für die Expedition Mac Clures die langersehnte Hilfe erschienen. Nachdem man das eingefrorene Schiff verlassen und noch eine Überwinterung auf Kellets Geschwader überstanden hatte, kehrte man 1854 nach England zurück. Die nordwestliche Durchfahrt war zur Thatsache geworden.

Erst im Jahre 1859 erhielt man über das Schicksal Franklins bestimmte Nachrichten. Dr. Rae bereiste und erforschte 1854 das Viktorialand und erfuhr dabei von Eskimos: sie hätten vor vier Jahren gegen vierzig weiße Männer nach Süden zu wandern sehen. Durch diese Nachricht wurde die Franklin-Angelegenheit plötzlich wieder in ein neues Stadium gerückt. Die englische Regierung weigerte sich jedoch, durch die immerfort erfolglos heimkehrenden mit vielen Opfern ausgerüsteten Expeditionen mißtrauisch geworden, neue Unterstützungen zu einer Fahrt zu bewilligen. Da sandte die Gattin Franklins den Kapitän Mac Clintock 1857 mit einem kleinen Schraubendampfer nach dem Polarmeere, um nach der von ihrem Gatten geleiteten Expedition forschen zu lassen. Er fand auch zahlreiche Überreste der Expedition, Skelette, Boote und Dokumente, aus denen hervorging, das Sir John Franklin schon 1847 gestorben war, die überlebend Besatzung des wahrscheinlich vom Eise zerdrückten Schiffes aber die Absicht gehegt hat, nach Süden zu ihren Weg einzuschlagen, auf dem sie weniger dem Hunger als der Kälte erlegen ist.

Im Jahre 1879 hat Lieutenant Schwatka, der im Auftrage der Amerik. Geogr. Gesellschaft eine abermalige Expedition unternahm, auf Grund der zahlreich von ihm aufgefundenen Überreste und Skelette den vollständigen furchtbaren Untergang der Franklinschen Expedition bestätigt.

Die Nordostpassage.

Nachdem es den Russen gelungen war, sich unter Iwan Wasiljewitsch des mongolischen Joches zu entledigen, das zwei Jahrhunderte lang schwer auf ihnen gelastet hatte, fingen sie an, die Grenzen ihres Landes nach Osten hin allmählich zu erweitern. Der Kosakenhetman Jermak eroberte, veranlaßt durch den Kaufmann Stroganow, der bei seinen Kolonisationsarbeiten beständig den Angriffen der nomadisierenden Horden ausgesetzt war, 1577 das Land bis zum Ob, das er der russischen Krone überwies. 1630 gelangten mit dem Eintreiben von Tribut beschäftigte Kosaken an die Lena, welche Busa 1636 bis an die Mündung verfolgte. 1638 erreichte dieser auch die Jana und ein anderer, Iranojo mit Namen, drang um dieselbe Zeit bis an die Indigirka vor. Im Jahre 1639 war Sibirien bis ziemlich an die Gestade des großen Ozeans bekannt und in russischem Besitz.

Ebensoschnell wie die Erforschungen und Entdeckungen zu Lande ging die Erschließung des Eismeeres vor sich.

Zu derselben Zeit schon als John Cabot in England mit seiner Idee von einer Nordwestpassage die Köpfe und Gemüter beschäftigte, rief ein Kärntner, Sigismund v. Herberstein, durch ein Buch, in dem er die Möglichkeit einer Nordost-Durchfahrt aussprach, allgemeines Aufsehen hervor. Durch die fortgesetzten Bemühungen Sebastian Cabots, der mit seinen Nordwestfahrten nicht

gerade beſonderes Glück gehabt hatte, wurde die engliſche Regierung, die keinem anderen Volke die Auffindung Kathais und Zipangus gönnte, beſtimmt, 1553 eine aus drei Fahrzeugen beſtehende Expedition unter Sir Hugh Willoughby's Führung auszuſenden. Dieſelbe hatte bei all ihrem Unglücke große Erfolge. Man erlitt Schiffbruch und wurde an die ſibiriſche Küſte verſchlagen. Von da aus wandte ſich Kapitän Chancellor, der eines der drei Schiffe befehligte, an den Zaren Iwan den Schrecklichen, wobei es ihm gelang, zwiſchen Rußland und England einen Handelsvertrag zu ſtande zu bringen, der für England bedeutende Vorteile im Gefolge hatte.

Eine zweite Reiſe, zu der man durch den überraſchenden Gewinn der erſten angeregt worden war, koſtete Chancellor das Leben. Er war bis Nowoja Semlja vorgedrungen.

Nach ihm gelang es 1556 ſeinem Steuermanne Stephen Burough, die Inſel Waigatſch zu erreichen. Da jedoch er ſowohl, als auch die beiden Entdeckungsfahrer Pet und Jackmann keine größeren Reſultate nach Beendigung ihrer Reiſen zu verzeichnen hatten, gab man in England den Plan, eine Nordoſt-Durchfahrt ausfindig zu machen, für die Folgezeit auf.

An Englands Stelle trat Holland. Im Jahre 1594 lief der holländiſche Seefahrer William Barents mit zwei Schiffen von Amſterdam aus, entdeckte Nowoja Semlja, mußte aber des Eiſes wegen zurückkehren. Im nächſten Jahre fand er die Bäreninſel, erreichte Spitzbergen, das er für Grönland hielt, und wendete dann den Kurs nach Nowoja Semlja zu, woſelbſt er, vom Eiſe eingeſchloſſen, einen ſehr harten Winter zu beſtehen hatte. Infolge des ſtarken Schneefalles, der bittern Kälte, des Hungers und der immerwährenden Angriffe durch Eisbären hatte die Expedition viel zu leiden. Da das Schiff zerſtört war, mußte man die Heimreiſe auf kleinen Booten antreten, die natürlich vom Eiſe bald zerquetſcht waren. Auf einer Scholle fand man Rettung vor dem Untergange. Hier ſtarb Barents. Erſt nach faſt drei-

monatlicher überaus beschwerlicher Fahrt stieß man auf ein Schiff, das die Unglücklichen aufnahm.

Von dieser Zeit an beteiligten sich auch die Kosaken lebhaft an den Entdeckungsfahrten. 1644 erreichte Stadutschim den Kolymafluß, 1737 gelangte Prontschischtschew bis zum Kap Taddäus und zur Laurentius-Insel; nach ihm Laptew 1739 bis zum Kap Taimyr und sein Steuermann Tscheljuskin bis zu dem nach ihm benannten Vorgebirge, das man irriger Weise vordem als Nordspitze Asiens angesehen hatte. 1770 entdeckte der Kaufmann Liakow die Lächow-Inseln, 1773 wurden die Kessel-Inseln aufgefunden. Dreißig Jahre darauf entdeckte Sanikow die Insel Fadjejewskoj und Sirowatskoj Neusibirien. Nach ihm unternahm Lieutenant Anjou eine Schlittenreise, auf der er bis zu einer Polhöhe von 76° 35′ n. Br. vordrang und dabei Lage und Größe Neusibiriens genau bestimmte. Noch weiter ostwärts als Anjou drang Wrangell vor; er erreichte auf der Suche nach einem großen Länderkomplex, der im Meere zu finden sein sollte, 72° 2′ n. Br., weit westlich von dem Lande, das er suchte und das später 1867 nach ihm Wrangell-Land getauft wurde.

Die wichtigste Fahrt dieses Zeitabschnittes aber ist die des Kosaken Deschnew, der 1648 durch die Beringsstraße segelte und im Anadyr-Golf anlegte.

Genau 80 Jahre nach ihm wurde die Asien und Amerika voneinander trennende Straße von dem in russischen Diensten stehenden Jütländer Bering, der auf Befehl Peters des Großen die Halbinsel Kamtschatka zu erforschen beabsichtigte, zum zweiten Male entdeckt; die von Deschnew seiner Zeit erstatteten Berichte, denen man jedoch keinen Glauben geschenkt hatte, beruhten also thatsächlich auf Wahrheit.

In Begleitung des deutschen Naturforschers Seller unternahm Bering 1741 eine zweite Fahrt zur Erforschung Kamtschatkas, auf der er unter 59° n. Br. Land erreichte, wahrscheinlich am Prince of

Wales-Sund. Aber seine Expedition endete mit großem Unglück. Das Schiff scheiterte an der nach seinem Führer benannten Berings-Insel, auf der der mutige Forscher seinen Tod fand. Nach einer schreckensvollen Überwinterung und einer fürchterlichen Fahrt erreichte endlich die um die Hälfte verminderte Besatzung das Festland Kamtschatkas.

Nach dem Tode Berings steht die Expedition Cooks im Vordergrunde der Entdeckungsfahrten damaliger Zeit. Cook hatte 1778 den Sandwich-Insel-Archipel entdeckt und war von da aus der Küste Nordamerikas zugesteuert, die er nach Norden zu verfolgte. Dabei erreichte er den Nutkasund, Prinz Wilhelmsund, die Insel Unalaschka, Andersons-Insel, durchfuhr die Beringstraße und wandte, durch Eismassen zum Rückzuge genötigt, den Kurs des Schiffes wieder nach den Sandwich-Inseln zu. Cook hatte erkannt, daß eine nur enge Straße die beiden Erdteile Asien und Amerika von einander trennt. Von seiner Reise an wurde diese Ansicht allgemein.

Nach Cook stattete noch Otto von Kotzebue, der Reisebegleiter des Dichters Adalbert von Chamisso, der Beringsstraße einen Besuch ab, auf dem er den Kotzebue-Sund entdeckte.

Von da ab trat in der Erforschung der sibirischen Meere ein jahrzehntelanger Stillstand ein. Zwar unternahmen die Schweden und einzelne Forscher immer- und immerwieder kleinere Fahrten, ohne jedoch irgendwelche Erfolge verzeichnen zu können.

Mit neuem Leben wurden diese Bestrebungen erst wieder beseelt, als sich Deutschland daran beteiligte. Dieses aber war weniger darauf bedacht, eine östliche Durchfahrt ausfindig zu machen. Es lenkte vielmehr seine ganze Aufmerksamkeit direkt dem Nordpol zu und wirkte damit auch auf alle übrigen zu derselben Zeit ausgesandten Expeditionen bestimmend.

Eine Ausnahme, und zwar eine außerordentlich beachtenswerte Ausnahme, machte der schwedische Gelehrte Nils Adolf Erik von Nordenskjöld. Er konnte sich des Gedankens an eine nord-

östliche Durchfahrt, zu deſſen Verwirklichung er allerdings zufolge ſeines umfaſſenden Wiſſens, ſeines Scharfblicks und ſeiner eiſernen Energie wie geſchaffen war, nicht entſchlagen. Er hatte ſchon 1864 und 1868 die Inſel Spitzbergen, 1872 die Weſtküſte Grönlands und 1875 die ſibiriſche Eismeerküſte bis zur Jeneſſei-Mündung erforſcht. Die letztgenannte Fahrt iſt von den dreien die wichtigſte. Er ſteuerte zunächſt auf Nowoja Semlja zu, drang in das Kariſche Meer ein, von dem man bis dahin angenommen hatte, daß es ſeines Eiſes und ſeiner Kälte wegen unbefahrbar ſei, und das deshalb den Beinamen „der Eiskeller des Nordens“ trug. Von hier aus fuhr er ſüdwärts und beſuchte die Inſel Waigatſch, auf der man — wie überall — eine reiche wiſſenſchaftliche Ausbeute machte und mit Samojeden zuſammentraf. Auf der Weiterfahrt nach der Jugorſchen Straße zu nahm das Schiff ſeinen Lauf nach der Halbinſel Jalmal und erreichte glücklich die Jeneſſei-Mündung. Nordenſkjöld fuhr den Jeneſſei hinauf bis Jakutsk und von da über Petersburg mit einer außerordentlich reichen wiſſenſchaftlichen Ausbeute der Heimat zu.

„Um feſtzuſtellen, ob der beſchriebene Weg nach der Jeneſſei-Mündung ſtets im Sommer ſolche im ganzen geringe Hinderniſſe biete, unternahm Nordenſkjöld ſchon im nächſten Jahre, diesmal mit einem Dampfer, eine zweite Reiſe nach der Jeneſſei-Mündung. Wider Erwarten war diesmal das Kariſche Meer mit Treibeis ſo dicht beſetzt, daß ſich ein weniger kühner und entſchloſſener Reiſender ſchwerlich weiter in dasſelbe gewagt haben würde. Nordenſkjöld ſchreckte jedoch vor den Hinderniſſen nicht zurück, fand bald offenes Waſſer und erreichte nochmals die Jeneſſei-Mündung. Er empfahl den nun zweimal glücklich zurückgelegten Weg als günſtigſten Handelsweg nach Sibirien, und in der That gehen heutzutage Handelsſchiffe nach Sibirien, um mit ſibiriſchem Korn, Pelzen u. ſ. w. befrachtet zurückzukehren.“

Ermutigt durch dieſe glücklichen Fahrten faßte Nordenſkjöld den kühnen Plan, die ganze Nordküſte bis zur Beringsſtraße zu

erforſchen und womöglich die Verſuche, eine Durchfahrt zu gewinnen, wieder aufzunehmen. Von der ſchwediſchen Regierung, dem König und reichen Kaufleuten unterſtützt, lief ſein Schiff „Vega“ mit dem Begleitſchiffe „Lena“ am 4. Juli 1878 aus. Bald hatte man Nowoja Semlja erreicht, das Kariſche Meer durchfahren und war an der Jeneſſei-Mündung angelangt, wo man den auf der erſten Reiſe ſchon entdeckten, nach einem ſchwediſchen Kaufmann genannten Dickſon-Hafen aufſuchte. Von da an machte beſtändiger dichter Nebel den Seefahrern viel zu ſchaffen. Späterhin jedoch begünſtigte wieder klares Wetter die kühne Fahrt. Man ſegelte an Inſeln vorüber, die vollſtändig von Flechten bewachſen waren, durchkreuzte ein eisfreies Meer und konnte ſchon nach einundeinhalb Monat Kap Tſcheljuskin durch Salutſchüſſe begrüßen. Von der Mündung der Lena an, die man ſchon eine Woche darauf zu Geſicht bekam, ſetzte die „Vega“ ihre Reiſe ohne Begleitung der „Lena“ fort, während dieſe auf dem namensgleichen Fluſſe bis Jakutsk einfuhr. Da faſt allenthalben längs der ſibiriſchen Küſte eisfreies Waſſer zu finden war, hatte die Expedition gegen größere Hemmniſſe gar nicht anzukämpfen. Schon am 3. September war man bei den Bäreninſeln. Hier freilich nahm das Meer eine andere Geſtalt an. Mächtige Eisfelder und Eisberge hinderten über die Maßen das Vordringen; zuletzt blieb die „Vega“ in der Nähe der Kolintſchinbai feſt im Eiſe ſitzen, und die Beſatzung ſah ſich gezwungen, im offenen Meere, ringsum von Eis eingeſchloſſen, den Winter zu erwarten. Doch ging die lange vom 28. September 1878 bis zum 18. Juli 1879 andauernde Überwinternng ohne erhebliche Schäden und Gefahren vorüber. In ſtetem Verkehr mit Tſchuktſchen, die man unterwegs auf das Schiff aufgenommen hatte, verbrachte man die lange Raſt, ohne groß von der Ungunſt des Wetters und dem Ungemach des nordiſchen Winters überhaupt leiden zu müſſen. Sobald jedoch das Schiff freigeworden war, dampfte man in drei Tagen durch die Beringsſtraße; die eisfreien, ſpiegelglatten, ruhigen Wogen des Großen Ozeans um-

ſpülten die Planken des Fahrzeugs . . noch wenige Tage Fahrt durch ſtille Gewäſſer . . . . und mit der Landung in dem japaniſchen Hafen Yokohama war das großartige Werk vollendet. Die Nordoſtpaſſage war gefunden! — Die Überraſchung und Freude über die glückliche Erhaltung und Heimkehr — die durch den indiſchen Ocean und den Suezkanal erfolgte — ſowie über die von den bereits faſt Verſchollenen erreichten thatſächlich bedeutenden Erfolge, entziehen ſich aller Beſchreibung.

Die eigentlichen Nordpolfahrten.

Der erste, der die Idee, durch eine Fahrt direkt über den Nordpol hinweg nach dem Wunderlande Indien zu gelangen, aussprach und zu verwirklichen suchte, war der Engländer Robert Thorne. Daß seine Expedition ein klägliches Ende nahm, konnte die kühnen Seefahrer Buchan und Parry nicht abschrecken, die Arbeit dreihundert Jahre später nach dieser Richtung hin aufs neue wieder aufzunehmen. Ihre erfolglosen Fahrten hatten jedoch auf die Seefahrer unmittelbar nach ihnen einen anderen Einfluß: es fand sich sobald keiner wieder, der Lust gehabt hätte, sein Heil zu versuchen, weil jeder fürchtete, nicht bessere Resultate zu erzielen als Thorne, Buchan und Parry.

Erst durch den Amerikaner Elisha Kant Kane wurde das Schweigen gebrochen, denselben, der sich unter der Besatzung des von den Amerikanern 1850 zur Aufsuchung Franklins entsandten Fahrzeugs befand. Bei ebendieser Fahrt war das Schiff auf der Rückkehr vom Sturme und Eise nach dem Norden zu getrieben worden, von wo aus man erst nach manchen Beschwerden die Heimat wieder erreichte.

Diese damals unfreiwillig unternommene Fahrt plante Dr. Kane noch einmal absichtlich auszuführen, und zwar sollte dies mit demselben Schiffe, „Advance", geschehen. Er rechnete dabei mit der Annahme — die übrigens damals allgemein war — daß im Norden ein offenes Polarmeer vorhanden sei, das nicht mehr gefriere und mithin die Schifffahrt ermögliche. Von diesem Meere

aus hoffte er, sich dem Nordpol nähern zu können, entweder zu Schiffe oder — falls er wieder auf Festland stoßen sollte — auf Schlitten. Doch die Aufsuchung des Nordpoles war nur Nebenzweck; als Hauptaufgabe war der Expedition die Auffindung Franklins gestellt. Dr. Kane hatte die gewisse Zuversicht und feste Überzeugung, daß sein Vorhaben glücken müsse.

1853 verließ er New-York, begab sich nach der Westküste Grönlands, passierte nach kurzem Aufenthalte in dem Hafen Fiskarnais die Davisstraße, fuhr in die Baffinsbai ein und erreichte die Melvillebucht. Hier wurde das Schiff fortwährend von mächtigen Eisbergen bedroht; wie durch Wunder entging man oftmals der Gefahr, von zusammenstürzenden Eismassen begraben zu werden. Man erreichte endlich heil und gesund den Smithsund, der freudig als das vermeintliche offene Polarmeer begrüßt wurde. Diese Freude war jedoch nicht von langer Dauer. Im Handumdrehen fast fror das Meer und das Schiff saß fest im Packeis. Man ließ es nicht an angestrengten Versuchen fehlen, den dicken Eisring, der sich um das Schiff legte, zu durchbrechen — vergebens. Mit Mühe und Not gelang es, vor einem fürchterlichen Eissturme Zuflucht in einem kleinen Hafen zu finden, der seitdem den Namen Zufluchtshafen trägt. Kurze Zeit darnach fror jedoch das Schiff, das sich bis jetzt mit dem Eisgürtel immer noch im Meere bewegt hatte, vollständig fest. Da setzte Kane seine Forscherarbeit auf Schlitten fort. Er entdeckte den Mary-Minturnfluß, den Humboldtgletscher, das Grinnelland, den Kennedykanal, die Franklin- und die Crozierinsel. Seinem Begleiter Morton und dem Eskimo Hans, der der Expedition außerordentlich gute Dienste leistete, gelang es sogar, bis zu einer Breite von 80° 40′ — eine Stelle, die bis dahin noch kein Europäer erreicht hatte — vorzudringen. Freilich waren alle diese Entdeckungsfahrten über alle Vorstellung mühselig, die meisten mit fast unbeschreiblichen Schrecken und Gefahren verbunden.

Mittlerweile hatte sich auf dem Schiffe das furchtbarste

Schreckgespenst aller Nordpolfahrer, der Hunger, eingestellt. Im Verein mit außergewöhnlich heftiger Kälte brachte er für die in diese trostlose Einöde Verschlagenen eine grauenhafte Zeit. Der nur auf anderthalb Jahr bemessene Proviant war zu Ende; die Jagd lieferte nur kärgliche Ausbeute. Da ließ die Not in den Köpfen der Unglücklichen einen kühnen Plan reifen. Sie wollten auf Schlitten und Booten nach der gegenüberliegenden Beechey-Insel zu gelangen suchen, wo man Franklinsucher anzutreffen hoffte. Ungeheure Eisberge machten jedoch die Fahrt unmöglich. Indessen peinigten Hunger und Kälte die fast Verzweifelnden immer ärger, so daß man, um nicht eines entsetzlichen Tode sterben zu müssen, zum letzten Mittel seine Rettung nahm, das allerdings, zufolge der damit verknüpften Gefahren und Mühen, ein geradezu fürchterliches Mittel war. Man wollte, teils auf Schlitten, teils auf Booten, die Rückkehr nach dem Süden antreten. Das eingefrorene, bereits fast verfeuerte Schiff wurde verlassen und nach einer schreckenvollen 84tägigen Fahrt langte die noch aus 19 Mann bestehende Expedition in Uppernivik an. Von da aus wurden die zurückgekehrten und längst verlorengeglaubten Nordpolfahrer am 4. September 1855 in die Heimat befördert.

Kane hatte also das Ziel seiner Wünsche und Hoffnungen, das offene Polarmeer, nicht erreicht. Wohl aber waren Lieutenant Morton und der Eskimo Hans auf ihren großen Streifzügen auf ein Meer gestoßen, das vom Eise völlig frei war und von Robben und Vögeln wimmelte. Diese Thatsache ermutigte den Gefährten Kanes, Dr. J. Hayes, ungeachtet der fürchterlichen Erfahrungen, um die er durch die Kane'sche Expedition reicher geworden war, die halbfertig liegengebliebene Arbeit Kanes wieder aufzunehmen. Ihm schloß sich ein anderer Reisegenosse Kanes, der Astronom Sonntag, an.

Anderthalb Monate nach seiner Abreise aus Boston traf Dr. Hayes schon in Uppernivik ein, wo er für seine Expedition unter anderen auch den Eskimo Hans mietete. Im August 1860

noch erreichte er, wenn auch beſtändig gegen furchtbare Stürme und Eismaſſen ankämpfend, die Melvillebai und den Smithſund. Als aber der Sturm das Fahrzeug gegen einen Eisberg ſchleuderte und dadurch ein Teil desſelben faſt ganz zertrümmert wurde, mußte Hayes in Port Foulke den Winter erwarten. Wie Kane, ſo unternahm auch er während dieſer Zeit große Schlittenreiſen. Er gelangte an die Neſſelaer Bucht, wo Kanes Schiff, von dem er keine Spur mehr vorfand, zurückgelaſſen worden war. Unter den denkbarſten Schwierigkeiten ſetzte er ſeine Fahrten fort. Oft ſtand das Eis haushoch vor ihm aufgetürmt, oft mußte er ſich mit der Axt einen Weg bahnen, oft mußte er tiefe und breite Spalten mit Lebensgefahr überklettern — unbeirrt und unverzagt, mit eiſerner Willenskraft und Ausdauer ſtrebte er dem Norden zu.

Endlich erreichte er mit einem einzigen Gefährten, der ihm von fünfzehn übrig geblieben war, eine Breite von 81° 35′. Von hier aus ſah er offenes Meer, an deſſen fernem Ufer ſich mächtige Berggipfel erhoben. Das waren die Erfolge ſeiner Expedition. Im Oktober 1861 traf er wieder in Boſton ein.

Die nun unternommenen Nordpolfahrten ſind eng mit dem Namen des Geographen Dr. Auguſt Petermann verknüpft. Obwohl dieſer nie an einer Expedition teilgenommen hat, iſt es doch ſeinem unermüdlichen Eifer und ſeiner ſelbſtloſen Hingabe zu danken, daß ſich endlich auch Deutſchland mit in den Dienſt dieſer Sache ſtellte.

Durch die Opferwilligkeit Petermanns und des ganzen Volkes war man nach drei Jahren in den Stand geſetzt, eine Expedition auszurüſten. Karl Koldewey, ein noch junger aber gut gebildeter, tüchtiger Seemann übernahm den Oberbefehl, Richard Hildebrandt fungierte als Unterbefehlshaber und der Holſteiner Sengſtake als Steuermann.

Am 24. Mai verließ das Schiff „Germania“ als „erſte deutſche Nordpol-Expedition“ mit der zwölf Mann zählenden Beſatzung den Hafen von Bergen. Bis zum Polarkreiſe ging die

Fahrt ohne Ungemach von ſtatten. Von da ab aber hatte man die heftigſten Kämpfe mit entgegentreibenden Eismaſſen zu beſtehen, die es auch unmöglich machten, ſich der grönländiſchen Küſte zu nähern. Koldewey hoffte im Norden freies Waſſer zu erreichen und ſegelte an der Oſtſeite Grönlands entlang bis zu 75° 19′, dem Kap Bismarck. Weiter vorzudringen, war ihm jedoch unmöglich. Deshalb wandte er den Kurs ſeines Schiffes nach Spitzbergen zu, wo er im Belſunde kurze Raſt hielt. Da ſich aber hier die Eisverhältniſſe ebenſo ungünſtig wie in Grönland erwieſen, fuhr Koldewey — von einem Walfiſchfahrer fälſchlicher Weiſe dahin berichtet: die Eisverhältniſſe ſeien an der grönländiſchen Küſte beſſer geworden — wieder nach Grönland zurück. „Unter Widerwärtigkeiten aller Art langte man dort an, fand aber zum großen Verdruſſe das Eis eher noch dichter als vorher.“ Da ſtattete Koldewey dem ſpitzbergiſchen Meere noch einen Beſuch ab. Als jedoch der Verſuch, durch die zwiſchen den ſpitzbergiſchen Inſelterritorien gelegene Hinlopenſtraße den Norden zu gewinnen, mißglückte, wandte man ſich, außer der Entdeckung der Auguſta-Bucht und der Baſtiansinſeln, ohne weſentliche Erfolge verzeichnen zu können, wohl aber mit einer reichen wiſſenſchaftlichen Ausbeute, im September der Heimat zu.

Nach der Rückkehr dieſer nicht gerade beſonders glücklichen, aber auch nicht unglücklichen Expedition traf man ſofort die nötigen Vorbereitungen zu einer zweiten Fahrt. Auf dem neuerbauten, von Koldewey geführten Dampfer „Germania“ und dem Segelſchiffe „Hanſa“, das unter dem Befehl des Kapitäns Hegemann ſtand und die Aufgabe hatte, der „Germania“ große Vorräte an Kohlen nachzutragen, ſollte die Reiſe vorwärts gehen. Unter den Begleitern Koldewey verdient Julius Payer hervorgehoben zu werden; die Umgebung Hegemanns beſtand zum Teil aus Gefährten Koldeweys, die ſeine erſte Fahrt mitgemacht hatten.

Unter den Augen des Königs von Preußen und einer ungeheuren Volksmenge gingen beide Schiffe dieſer „zweiten deutſchen Nordpol-Expedition“ am 15. Juni 1869 von Bremerhaven

aus in See. Nachdem man die Nordſee paſſiert, erreichte man einen Monat nach der Abfahrt die Eisküſte, wo ſich infolge des undurchdringlichen Nebels die „Hanſa“ zum erſten Male von der „Germania“ verlor. Zwar trafen beide wieder nach Ablauf dreier Tage aufeinander, aber ſchon zwei Tage ſpäter war die „Hanſa“ infolge eines falſch verſtandenen Signals wieder von der „Germania“ getrennt, und zwar diesmal auf Nimmerwiederſehn und Nimmerwiederfinden. Die „Germania“ ſegelte der Oſtküſte Grönlands zu, legte auf der Sabine- und Shaunon-Inſel an, überwinterte und gab der Mannſchaft Gelegenheit, auf Schlitten die Forſchungen fortzuſetzen. Hierbei entdeckte man den Fligelyfjord, den Tirolerfjord, drang bis 77° 1′ n. Br. vor, fand das Kaiſer-Wilhelms-land auf, und entdeckte vor allen den großen Kaiſer-Franz-Joſeph-Fjord, deſſen Schönheit wahrhaft überraſchender Art war. Auch erklomm Payer die 2200 m hohe Payer-Spitze.

Am 11. September 1870 fuhr man nach dieſer intereſſanten, durch große Erfolge ausgezeichneten Fahrt wieder im Heimathafen ein.

Unterdeſſen war die „Hanſa“ ihrem Verderben entgegengefahren. Anfangs bewegte ſie ſich nach Norden zu vorwärts, wurde aber dann beſtändig mit dem Eiſe kämpfend, an die Oſtküſte Grönlands getrieben, woſelbſt es in einem großen Eisfelde ſitzen blieb, das nach Süden zu ſchwamm. Vorläufig mußte man ſich nun in den Gedanken ſchicken, auf dieſer mächtigen Scholle den Winter zu verbringen. Doch hoffte man, das Eis würde ſich, je weiter man nach Süden käme, nach und nach löſen, und das Schiff etwa bei Island frei werden. Andererſeits jedoch hatte man auch angeſichts der ſchon beginnenden Preſſungen Grund genug, zu fürchten, das Schiff würde, ehe es bis dahin gelange, längſt zerquetſcht ſein. Da galt es nun vor allen Dingen, ſich für den Fall, daß das Schiff verloren ginge, außerhalb desſelben ein Unterkommen zu verſchaffen. Deshalb bauten die Hanſamänner auf die Eisſcholle aus Kohlenbriquetts ein Haus, in dem ſie während ihrer unfreiwilligen Gefangenſchaft im Eismeere ſchon

vortrefflich Schutz vor Kälte und Stürmen fanden. In der That traten auch die Pressungen mit immer größer werdender Heftigkeit ein. Das Schiff wurde über das Eis gehoben und bekam ein Leck. Mit größter Anstrengung nur vermochte man etwas Proviant und Feuerungsmaterial zu retten. Mit Wasser gefüllt, löste es sich von der Eiszunge, auf der es noch einen Tag gelegen hatte, und versank im Meere, die unglücklichen Polarfahrer in verzweifelter Lage zurücklassend. Diese trieben auf ihrem Eisfelde südwärts an der Liverpooler Küste vorüber bis an den Scoresbysund. Hier barst die Scholle in der Nähe des Hauses in zwei große Hälften, ohne die auf ihr sich befindenden Hansamänner in eine direkte Gefahr zu bringen. Aber das Unglück wiederholte sich. „Am 11. Januar stürzte der Steuermann herein: „Alle klar, die Scholle streicht über Grund!“ Alles strebte, mit Pelzbündel und Brotsack ins Freie zu gelangen. Aber dies bot unendliche Schwierigkeiten. Mühsam zwängte sich der Körper durch die Schneemassen am Eingange. Draußen warf ihn der Sturm zu Boden. Zu dreien uns zusammenhaltend, rutschten wir auf den Knieen zu den Booten hin und suchten Schutz hinter ihnen vor dem Rasen des Sturmes. Wir hörten das Geräusch von schlagenden Wellen. Bald sahen wir ringsum freies Wasser. Die Scholle hob und senkte sich in der Dämmerung — da läuft ein dunkler Streif quer über das Eis. — Wasser, Wasser auf dem Eise! Die Scholle bricht! Hilf, Himmel! Verderben ringsum! — Eisstücke brechen aus den Spalten hervor. Wir flüchten mit den Booten dahin und dorthin! — Vergebens! — Das Verderben eilt uns nach. Bald bricht das letzte Stück unter unsern Füßen. Nun ist die letzte Zuflucht das Boot. Aber — es ist nicht groß genug für alle. Und das große Boot ist zu schwer, um es zu schleppen! Wir teilen uns in beide Boote. Durch den Sturm gellts: „Lebt wohl, und wer nach Hause kommt, grüße die Meinigen!“ — Die Hände schütteln sich zum letzten Male. Und nun stehen sie da die Kandidaten eines grauenhaften Todes, gewärtig,

jeden Augenblick zu verſinken oder die andern verſinken zu ſehen, — ſtumm und ſtarr, ſtarr im Gemüt, ſtarr im Körper.“ — Aber das entſetzliche Unglück ging noch gnädig vorüber. Von Schnee und Eis bedeckt, wagt man ſich endlich nach Stunden furchtbarer Angſt mit erfrorenen Gliedern ins Haus zurück. Doch noch mehrere Male wurde man durch ähnliche Vorfälle emporgeſchreckt. Zuletzt ging ein Spalt gerade durch das Haus, das von nun an für ſie verloren war. Drei Tage lagen die Beklagenswerten ohne allen Schutz, durchnäßt, erfroren, ermüdet und halbkrank im Schnee. Endlich ſtellte ſich wieder beſſeres Wetter ein. Nach einer fürchterlichen Fahrt von 243 Meilen bekam man die Südſpitze Grönlands in Sicht. Man machte die übriggebliebenen Boote flott und erreichte endlich den dichten Eisgürtel, der das Feſtland umgab. Endlich nach 25tägigen Strapazen ſtieß man zum Tode erſchöpft und total ausgehungert auf die deutſche Miſſionsſtation Friedrichsthal. 200 Tage hatte man auf der Eisſcholle unter entſetzlichen Gefahren verbracht. Am Tage der Schlacht von Sedan liefen die Hanſamänner, die natürlich keine Ahnung von dem Kriege zwiſchen Deutſchland und Frankreich hatten, in Hamburg ein.

Ein ähnliches Schickſal wie der Bemannung der „Hanſa“ war den Mitgliedern der Hall'ſchen Expedition bereitet. Charles Francis Hall, derſelbe der ſich an der Aufſuchung Franklins beteiligt hatte, ſuchte durch den Smithſund nach dem Nordpol vorzudringen. Zu ſeinen Gefährten zählte unter anderen der durch Kanes Expedition bekannte Leutnant Morton.

Hall erreichte in kurzer Zeit von New-York aus, das er mit ſeinem Schiffe „Polaris“ im Juni 1871 verlaſſen hatte, die von Kane überſchrittene Polarhöhe, den Renſſelaer Hafen, und zwar, ohne gegen Eis ankämpfen zu müſſen. Obwohl er von da an durch Eismaſſen oftmals gehindert wurde, gelangte er doch ohne großes Ungemach in offenes Meer, den Robeſon-Kanal und entdeckte das Hall-Land. In einem Hafen, dem Gott-ſei-Dank-Hafen, jetzt Polarisbai genannt, erwartete man den Winter, nachdem

man zu einer Polarhöhe von 82° 26′ n. Br. — der höchsten aller bisher erreichten — gelangt war. Während der Überwinterung starb jedoch Hall. Mit ihm war der belebende Nerv der Expedition dahin. Im August des nächsten Jahres ging die „Polaris" wieder in See. Da es aber bald in die Gefahr kam, vom Eise zerdrückt zu werden, suchte man nach dem Beispiele der Hansamänner Proviant, Brennmaterialien ꝛc. auf einer Eisscholle zu bergen. Da ereignete sich das Entsetzliche, daß plötzlich die Taue, mit denen das Schiff an der Scholle befestigt war, rissen, und neunzehn Mann auf derselben zurückblieben, während das Schiff von dem aufgeregten Meere davongetragen wurde. Es erreichte mit einem gehörigen Leck die Littleton-Insel, wo sich die gerettete Mannschaft aus seinen Trümmern ein Haus baute und auf kleinen Booten ins offene Meer fuhr, bei welcher Gelegenheit sie 1873 von einem Walfischfahrer mit nach Hause genommen wurde.

Während dessen hatten die auf der Scholle Zurückgebliebenen vom Oktober 1872 bis zum April 1873 unter Entbehrungen, Kämpfen und Mühsalen aller Art eine grauenhafte Zeit durchlebt. Sie besaßen nur ein einziges gebrechliches Boot. Sich mit diesem in das hochgehende Meer hinauszuwagen, wäre Tollkühnheit gewesen. Aber die entsetzliche Not zwang dazu — man wagte es — und es gelang. Ein Robbenschläger, der sie bemerkt hatte, nahm sie an Bord und führte sie der Heimat zu.

Auf demselben Wege, den die „Polaris" eingeschlagen hatte, suchte eine unter dem Oberbefehl des Kapitäns George S. Nares stehende englische Expedition nach Norden zu vorzudringen. Die Hin- und Rückfahrt verlief außerordentlich glücklich. Nares drang bis 83° 20′ 26″ n. Br. vor und gelangte zu der Überzeugung, „daß noch größere Erfolge als die bereits erzielten nur unter außerordentlichen Opfern erreicht werden könnten, wogegen aber der Nordpol selbst niemals zu erreichen sein werde."

Damit war jeder auf diesem Wege etwa noch vordringenden

Expedition alle Hoffnung und Aussicht auf nennenswerte Erfolge genommen.

Deshalb wählten sich die beiden Österreicher Julius Payer und Karl Weyprecht einen anderen Weg. Derselbe sollte zwischen Nowoja Semlja und Spitzbergen hindurchgehen, wobei man hoffte, sich bei dieser Fahrt den Golfstrom nutzbar machen zu können. Der Weg nach Spitzbergen war nicht neu. Zahlreiche Forscher, als Sven, Loven, Fabvre, Otto Torell, Nordenskjöld, Carlsen, Graf v. Waldburgheil, Theodor v. Heuglin, B. L. Smith u. a. hatten sich bereits vor ihnen nach dem Spitzbergischen Archipel begeben. Aber weiter nordwärts über Spitzbergen hinaus waren sie nicht gekommen.

Das Programm der Expedition lautete folgendermaßen: „Sind die Zustände günstig genug, so ist die Erreichung der Beringsstraße anzustreben und die Rückkehr durch dieselbe zu ermöglichen; auf höhere Breiten soll erst in zweiter Linie unter besonders günstigen Umständen reflektiert werden. Ein Versuch, gegen den Nordpol selbst vorzudringen, darf nur gewagt werden, wenn die Erreichung der Beringsstraße innerhalb des gegebenen Zeitraums von zwei Wintern und zwei Sommern als nahezu gescheitert erscheint. Als Ausgangspunkt der Expedition ist die Nordseite von Nowoja Semlja zu betrachten. Es ist selbstverständlich, daß die Nähe der bekannten sibirischen Küsten so viel als möglich vermieden werden muß."

Im Juni 1872 lichtete das von dem österreichischen Staate und Volke gemeinschaftlich ausgerüstete, auf drei Jahre mit Proviant versehene Schiff „Tegetthoff" in Bremerhaven die Anker und hatte einen Monat darauf schon 74° 30′ n. Br. erreicht. Im Jahre vorher hatten Payer und Weyprecht auf ihrer Orientierungsfahrt weiter im Norden ein völlig eisfreies Meer von der Größe Deutschlands vorgefunden. In diesem Jahre aber wies das Eismeer einen ganz anderen, für die Nordpolexpedition nichts weniger als günstigen und vorteilhaften Charakter auf. Dichte Eismassen

hielten das Schiff umschlossen und schon am 22. August saß es darin fest — das erste Glied von der Kette alles jenen Ungemachs, das aus diesem Unglücke den Nordpolfahrern in der Regel zu erwachsen pflegt. Alle Versuche, den „Tegetthoff" aus dieser unliebsamen Gefangenschaft zu befreien, erwiesen sich als verlorene Mühe. Bald stellten sich Stürme ein und brachten das Fahrzeug in ernste Gefahr, Eisschraubungen ließen es oft in allen Fugen krachen und drohten mehr als einmal, es zu zerdrücken. Den ganzen Winter hindurch und auch noch im Frühjahre war es diesen Pressungen ausgesetzt, während es immer mit dem Eise nordwärts trieb. „Da brachte der 30. August 1873 den willenlos dahintreibenden Seefahrern eine Überraschung, von der sich keiner derselben hätte träumen lassen. Um die Mittagszeit sah man nämlich unter 79° 51′ n. Br. und 58° 56′ ö. Lg. plötzlich rauhe Felszüge und bald ein im Sonnenlicht strahlendes Alpenland." Das heutige Kaiser-Franz-Joseph-Land war entdeckt.

Als es endlich nach langem Bemühen möglich geworden war, dieses neu aufgefundene Eiland zu betreten und die Schleier der langen Polarnacht gerissen waren, nützte man die Zeit zu großen Schlittenexpeditionen aus. 1874 im März begann Payer mit der Hälfte seiner Mannschaft, das Festland zu durchstreifen, in der Hoffnung, bis zu 82° n. Br. vordringen zu können. Unter unsäglichen Mühseligkeiten und entsetzlichen Gefahren erreichte er dieses Ziel auch. Zwanzig Tage danach war er schon wieder am Schiffe, um am 20. Mai vom neuen aufzubrechen. Es war keine Aussicht vorhanden, daß der „Tegetthoff" jemals wieder eisfrei werden würde und daß es möglich sein werde, auf demselben die heimatlichen Gestade wieder zu erreichen. Deshalb nahm die gesamte Mannschaft von ihm Abschied. Man bepackte Boote und Schlitten mit Proviant, ließ alles übrige im Schiffe zurück und machte sich auf den Weg, um zu Lande die erste, tausend Meilen südwärts gelegene, von Menschen bewohnte Niederlassung zu erreichen. Diese Wanderung steht an Grauenhaftigkeit und Fürchterlichkeit den Strapazen und

Irrfahrten der Hansamänner und Polarisfahrer kaum nach. Sechsundneunzig Tage zu Land und vier Tage zu Wasser hatte man sich nach Süden zu durchgearbeitet, als man endlich in der Nähe von Nowoja Semlja auf russische Schiffe stieß, von denen die Schiffbrüchigen aufgenommen und nach Hause zurückgebracht wurden, wo sie am 3. September 1874 wieder europäischen Boden betraten. Ihre Rückkehr war ein Triumphzug in des Wortes vollster Bedeutung.

Das Ergebnis der „österreichisch-ungarischen Nordpolexpedition" war — wie bereits gesagt — die Entdeckung des Kaiser-Franz-Josephs-Landes, das aus zwei gleichgroßen von dem Austriasunde geschiedenen Hauptteilen, dem Wilczeck- und dem Zichy-Lande, besteht. Ersteres findet nach Norden zu seine Fortsetzung im Kronprinz-Rudolf-Lande, dem das Petermanns-Land vorgelagert ist, von dem Nansen neuerdings behauptet, daß es gänzlich verschwunden sei.

Da auch die Expedition Payers und Weyprechts das eigentliche Ziel ihrer und aller Nordpolfahrer Wünsche, den Nordpol, immer noch nicht aufgefunden hatte, trat natürlich in den Bestrebungen, denselben ausfindig zu machen, für die Folgezeit kein Stillstand ein.

Im Jahre 1878 beteiligten sich zum ersten Male die Holländer mit an dem großen Unternehmen dieser Zeit, allerdings ohne Glück. Unter der Leitung des Kapitäns A. de Bruijin kam das Schiff „Willem Barents" sowohl auf der ersten als auch auf der zweiten Fahrt nicht über das Kaiser-Franz-Josephs-Land hinaus.

Da durch das Vordringen Payers der Hoffnung, den Nordpol doch vielleicht in absehbarer Zeit erreichen zu können, von neuem wieder Raum gegeben wurde, blieb natürlich England der Sache nicht länger fern. B. L. Smith, der schon 1871 Anstrengungen gemacht hatte, sich durch die Henlopen-Straße einen Zugang nach dem Norden zu verschaffen, begab sich nach Spitzbergen und Kaisers-Franz-Josephs-Land, wobei er die Überzeugung

gewann, „daß beide Inſelgruppen Teile eines großen Archipels ſeien.“ Auf ſeiner zweiten Reiſe ebendahin ereilte ihn ſchweres Unheil. Sein Schiff ward vom Packeiſe demoliert, ſo daß es ſank. Infolgedeſſen war er gezwungen, mit ſeinen Gefährten in Booten und leichten Zelten am Kap Flora an der Südküſte von Franz-Joſephs-Land einen fürchterlichen Winter zu überſtehen. Von da aus unternahm er im Sommer des nächſten Jahres auf kleinen Booten eine abenteuerliche Fahrt und erreichte nach ſechs qualvollen Wochen Nowoja Semlja, an deſſen Küſte ſchon die Tegetthoff-Leute ſieben Jahre vorher Rettung gefunden hatten.

Nach Smith nahm eine amerikaniſche Expedition die Forſcherarbeit wieder auf. Sie wurde um dieſelbe Zeit ausgeſandt, in der man auf die Rückkehr Nordenſkjölds wartete, alſo im Jahre 1879. Wenige Tage vorher, ehe ſich Nordenſkjölds „Vega“ der eiſigen Umarmung des ſibiriſchen Eismeeres entwandte, ließ man aus dem Hafen von San Franzisko ein Schiff, „Jeanette“, ausgehen. Dieſes hatte in erſter Linie den Auftrag, Nordenſkjöld aufzuſuchen. Sei dies geſchehen, — ſo beſagte ſeine Inſtruktion — dann könnte noch verſucht werden den Nordpol zu erreichen. Das trefflich ausgerüſtete Schiff ſegelte unter de Langs Führung nach Norden und durchfuhr — nachdem man von Nordenſkjölds glücklicher Landung in Yokohama bereits Kunde erhalten hatte — die Beringsſtraße. Hier blieb es jedoch im Eiſe ſtecken, wurde arg beſchädigt und am 12. Juni 1880 vom Eiſe zerdrückt, worauf es bald im Meer verſank. Die Mannſchaft vermochte ſich nur unter Aufbietung aller Kräfte und Überwindung großer Gefahren und Beſchwerden zu retten. Wenige ſahen die Heimat wieder.

Aus den achtziger Jahren iſt beſonders Nordenſkjölds Fahrt nach Grönland erwähnenswert. Er unternahm ſie in der Abſicht, die Weſtküſte und das noch unbekannte Innere des Landes zu erforſchen. Freilich ſcheiterte dieſer Verſuch an der Endloſigkeit der Gletſcher, die jede Forſchung faſt unmöglich machten.

In den neunziger Jahren regte ſich der Drang, die un-

bekannten Gebiete der äußerſten Polarwelt zu entdecken, wieder ganz beſonders mächtig.

Ein Leutnant der nordamerikaniſchen Marine, Robert Peary mit Namen, unternahm 1891 die erſte große Nordpolexpedition dieſes Jahrzehnts. Mit ſeinem Fangſchiffe „Kite“ erreichte er an der grönländiſchen Küſte die M'Cormickbai, woſelbſt er den Winter verbrachte. Seine von da aus ins Werk geſetzten Schlittenreiſen ließen ihn zu der Anſicht gelangen, daß ſich Grönland nur bis zum 83.° n. Br. erſtrecke. Da die Oſtküſte bis zum Kap Bismarck einer Erforſchung noch nicht unterzogen worden war, machte ſich Peary, um eine ſolche vorzunehmen, 1893 wieder nach dem Norden zu auf. Sein Unternehmen ſchlug jedoch infolge heftiger Schneeſtürme fehl; arm an Ergebniſſen trat man im Herbſte 1894 die Heimreiſe nach Amerika an.

Von noch größerem Mißgeſchick als die Reiſe Pearys war die des Zeitungsſchreibers Walter Wellmann aus Washington begleitet. Er ſchlug den Weg nach Spitzbergen zu ein, von der Hoffnung erfüllt, daß ſich dies als ein geeigneter Angriffspunkt des Nordpols erweiſen würde. Die Dauer der Fahrt berechnete er auf einen Sommer, eine Annahme, die er mit Dr. Petermann teilte. Mit dem Robbenfangſchiffe „Ragnvald Jarl“ verließ er 1894 Norwegen. Der Golfſtrom trug die gut ausgerüſtete Expedition bald bis Spitzbergen. Die Inſtruktion forderte: das Schiff ſollte bis an die Eisgrenze vordringen, von da aus ſolle in Booten und auf Schlitten aus Alluminium die Reiſe fortgeſetzt werden. Es gelang Wellmann, ſein Fahrzeug an einer in der Nähe von Oſtſpitzbergen gelegenen Inſel zu verankern. Darauf trat er die Schlittenexpedition an. Wenige Tage danach war jedoch das ſtolze und ſtarkgebaute Schiff von der Wucht der Eismaſſen ſchon zertrümmert. Man holte Wellmann zurück; er ſetzte aber, nachdem er ſich von dem Unfalle überzeugt hatte, ſeine äußerſt ſchwierige Fahrt fort in der gewiſſen Zuverſicht, den Nordpol aufzufinden. Aber ſein Hoffen betrog ihn wie alle ſeine Vorgänger. Die ſo ſiegesfreudig und

hoffnungsfroh ausgezogene Expedition dankte Gott, als sie an der Westküste Spitzbergens ein Fangschiff antraf, das sie wohlbehalten in die Heimat zurücktrug.

In demselben Jahre, als sich Peary zum ersten Male nach Grönland begab, durchforschte auch der Führer einer dänischen Expedition, Leutnant Ryder, das Fjordegebiet an der Ostküste zwischen 70—72° n. Br.

Im nächsten Jahre wurde Grönland von Newfundland aus in Angriff genommen. Die beiden Schweden Björbiry und Kallstenius hatten es als Ziel ihrer Expedition gewählt, die aus einem ausrangierten Fangschiffe und drei Mann Besatzung bestand. Das Unternehmen nahm einen beklagenswerten Ausgang: das Fahrzeug wurde als Wrack aufgefunden, die Besatzung ist bis heute verschollen.

Die vierte größere Nordpolexpedition dieses Jahrzehnts erfolgte im Jahre 1894. Im Mittelpunkt derselben steht der englische Reisende Frederick Jackson. Von England ausgehend war sein nächstes Ziel Archangelsk, von da aus hoffte er auf einem Wege über Franz-Josephs-Land zum Nordpol zu gelangen. Geraume Zeit hörte man nichts von der Expedition, endlich war das Schiff „Windward" unter 74° n. Br. gesehen worden. Da lief es ganz unerwartet am 13. August 1896 in Vardö ein. Den Nordpol hatte man nicht erreicht, dagegen war die wissenschaftliche Ausbeute außerordentlich reich. Aber — was das wichtigste war — an Bord des „Windward" befand sich ein nicht zur Jacksonschen Expedition gehöriger Mann, dessen Rückkehr von den einen seit langem schon sehnsüchtig erwartet wurde, von den andern bereits stark in Zweifel gesetzt worden war. Es war der kühne Norweger Dr. Frithjof Nansen.

Dieser mutige Nordpolfahrer, der vielleicht berufen ist, der hervorragendste Forscher dieses Jahrhunderts zu werden, hatte den Versuch, den Nordpol auf direktem Wege zu erreichen, vor drei Jahren unter ganz eigentümlichen, originellen Annahmen und Vor-

ausſetzungen wieder aufgenommen. Bei ſeiner bis jetzt einzig daſtehenden Durchquerung Grönlands auf Schneeſchuhen hatte er nämlich auf dem Treibeiſe allerhand Proben von Erden geſammelt, die — wie die mikroſkopiſche Unterſuchung ergab — eine unbedingte Verwandtſchaft mit dem Boden der ſibiriſchen Steppen aufwieſen. Durch Vergleiche der von Nanſen aufgefundenen Erdproben mit den von der „Vega“ mit nach Hauſe gebrachten — bei welchen ſich völlige Übereinſtimmung beider herausſtellte — gewann die Annahme Nanſens, daß vielleicht durch eine Meeresſtrömung von der ſibiriſchen Küſte Erde nach Grönland geführt werde, noch mehr an Wahrſcheinlichkeit. Auch waren Nanſen verſchiedene andere Umſtände und Wahrnehmungen nicht unbekannt, die alle darauf hinwieſen, daß von dem ſibiriſchen Eismeere eine ſtarke Strömung ausgehen müſſe, die nach dem Norpol ihren Weg einſchlägt und dann wieder ſich ſüdwärts wendend als oſtgrönländiſcher Polareisſtrom in den atlantiſchen Ozean eintritt. Anders war es wenigſtens kaum zu erklären, daß man plötzlich an der Südweſtküſte Grönlands angeſchwemmte, von der drei Jahre vorher an den neuſibiriſchen Inſeln untergegangenen „Jeanette“ herrührende Schiffstrümmer vorfand. Ferner wußte Nanſen, daß alljährlich an der Küſte Grönlands große Maſſen ſibiriſchen Nadelholzes angetrieben werden. Auf das Vorhandenſein einer über den Nordpol gehenden Meeresſtrömung ſetzte er nun ſeine ganze Hoffnung. Er kalkulierte: es müſſe auf jeden Fall möglich ſein, den Nordpol zu erreichen, wenn man ſich dieſer Strömung anvertraue und das Schiff, ähnlich wie das Nadelholz und die Schiffsplanken, über denſelben treiben ließe.

Die angeführten Beobachtungen benahmen über das Vorhandenſein der bewußten Strömung faſt jeden Zweifel. Aber die Idee Nanſens erregte in Nordpolfahrerkreiſen lebhaftes Entſetzen, ſein Vorhaben wurde als thöricht, unverſtändig, ja als Selbſtmord verſchrieen. Beim Volke und bei der Regierung dagegen wurde ſein Plan, den er 1890 der Öffentlichkeit übergab, mit großer Begeiſterung und allgemeinem Beifall aufgenommen. In

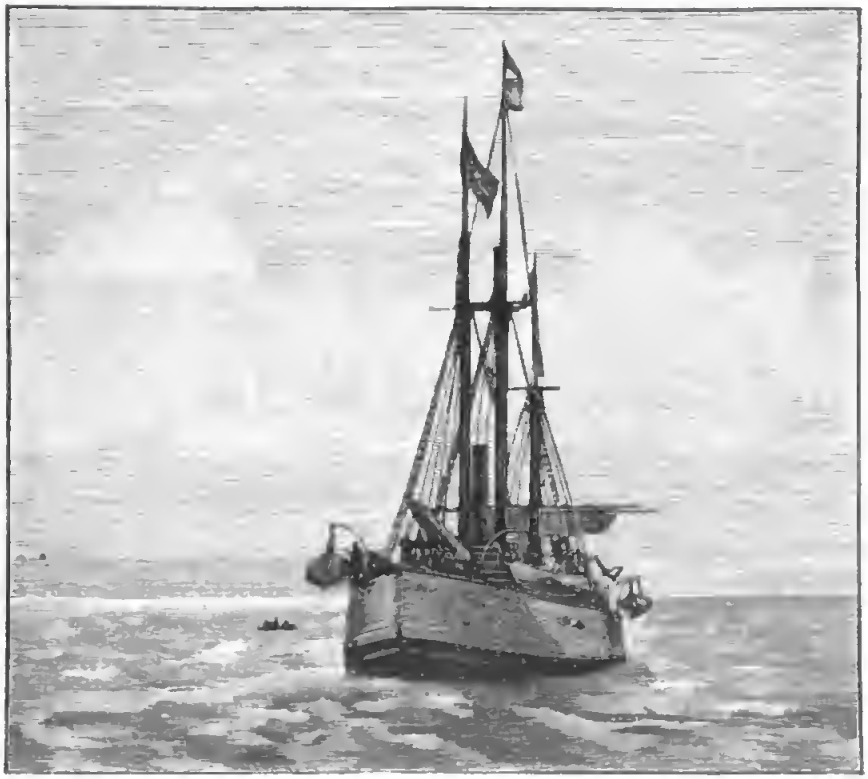
verhältnismäßig kurzer Zeit waren die Koſten der Expedition, 450 000 Kronen = 500 000 Mark, beſchafft. Die Durchführung der Idee Nanſens wäre jedoch thatſächlich eine Tollkühnheit geweſen, wenn er nicht vorher Maßnahmen getroffen hätte, die allen von ſeiten alter Nordpolfahrer erhobenen zum Teil nicht ganz unbegründeten Bedenken und Einwänden die Spitze brachen und ſeinem Unternehmen — obſchon es ein rieſiges Wageſtück blieb — eine gewiſſe Berechtigung und auch eine gewiſſe Hoffnung auf Erfolg ſchon einräumen mußten. Der Schrecken aller Polarfahrer iſt die ungeheure Druckkraft des Eiſes. Dieſer würde natürlich auch Nanſens Schiff ausgeſetzt ſein und zwar — weil er weiter nach Norden zu vorzudringen beabſichtigte — in einem höheren Maße, als es bei allen übrigen der Fall geweſen war. Wollte er nun nicht das Schickſal der meiſten ſeiner Vorläufer teilen, — die, nachdem ihr Schiff vom Eiſe zerquetſcht worden war, dem Himmel dankten, wenn ſie nach unſäglichen Mühen den heimatlichen Boden wieder betreten konnten — ſo mußte er mit einem Schiffe die Reiſe unternehmen, das allen durch die Macht des Eiſes entſtehenden Gefahren erforderlichen Widerſtand zu leiſten vermochte.

Deshalb konſtruierte Nanſen ſelbſt ein Schiff, von dem er hoffte, daß es geeignet ſei, ihn in eine Welt zu tragen, die vor ihm noch keines Menſchen Auge geſehen.

Es iſt ein dreimaſtiger Schooner mit einer Maſchine von 160 Pferdekräften und führt den Namen „Fram“ (Vorwärts). Der tägliche Kohlenverbrauch beläuft ſich auf faſt 3 t. Bei der Konſtruktion ſeines Schiffes hat ſich Nanſen alle Vorteile zu Nutze gemacht, die dieſer oder jener Expedition gute Dienſte geleiſtet; aus den Nachteilen hat er ſorgfältig erwogen, was bei dem Baue eines Schiffes — ſoll es eine glückliche Fahrt durch das Eismeer beſtehen — geändert oder vollſtändig vermieden werden muß. So ſollte ſein Schiff bei Vermeidung aller Nachteile gewiſſermaßen alle Vorteile in ſich vereinigen, die an den Fahrzeugen ſämtlicher bisher unternommenen Nordpolfahrten beobachtet reſp. feſtgeſtellt

werden konnten. Nanſens „Fram“ iſt äußerſt klein und kurz; die Länge beträgt 34 m, die Breite 11 m. Seine Bauart iſt von der anderer Schiffe ſehr verſchieden. Die Seitenteile ſind, ſoweit ſie unter Waſſer gehen, abgeſchrägt, damit das Schiff, wenn es Eisſchraubungen zu erleiden nicht zerdrückt, ſondern von dem Eiſe in die Höhe gehoben wird. Kommt es dabei auf das Eis zu ſtehen, ſo iſt es durch eine flache Unterſeite vor dem etwaigen Kentern geſchützt. Was jedoch das Fahrzeug beſonders wertvoll und — wie die Erfahrung bewieſen hat — unbeſiegbar vom Eiſe macht, iſt ſeine Glätte. An ſeinem ganzen Rumpfe iſt nicht eine einzige Ecke oder hervorſtehende Kante bemerkbar, die dem preſſenden Eiſe etwa widerſtände und dadurch einen geeigneten Angriffspunkt darböte. Natürlich muß es auch, um den Eispreſſungen unter Umſtänden genügenden Widerſtand leiſten zu können, äußerſt dauerhaft und feſt gefügt ſein. Infolgedeſſen ſind zu ſeiner Herſtellung, die auf der Werft von Laurwig bei dem Rheder Colin Archer erfolgte, die beſten Hölzer aus aller Herren Länder verwendet worden. Um der Kälte und Feuchtigkeit vorzubeugen, unter der andere Nordpolfahrer oft empfindlich zu leiden hatten, ließ Nanſen die Außenſeiten des „Fram“ mit Filz, Kork, Tannenholz und Linoleum beſchlagen. Die Kajüten ſind elektriſch erleuchtet, eine durch Windmühlen oder ein Göpelwerk bewegte Dynamomaſchine liefert hinreichend Elektrizität. Außer dem Proviant auf fünf Jahre und dem nötigen Kohlenvorrat birgt das Schiff, das insgeſamt 600 t. faßt, noch eine große Anzahl wiſſenſchaftlicher Apparate aller Art.

Die Beſatzung zählte mit Nanſen dreizehn Mann, unter denen ſich nur zwei eigentliche Matroſen befanden. Es waren dies Peter Hendriksen aus Tromſö, der in Bezug auf Eisſchifffahrt und arktiſche Jagd große Erfahrungen hinter ſich hat, und Bernt Berntſen, der ſich erſt in letzter Stunde der Expedition anſchloß. Als freiwilliger Heizer hatte ſich Fredrik Hjelmar Johanſen gemeldet, ein 29jähriger akademiſch gebildeter Staatsbeamter, den der Eifer für die Sache dazu trieb. Zum Commandanten des „Fram“



Nanſen's Nordpolexpeditionsſchiff Fram.

war Otto Neumann Sverdrup auserſehen, derſelbe, der Nanſen ſchon auf ſeiner Skireiſe durch Grönland begleitet hatte, und von deſſen Tüchtigkeit Nanſen vollſtändig überzeugt war. Als erſter Maſchiniſt fungierte Anton Amundſen, das älteſte Mitglied der Expedition. Zwar gehört er ſchon lange Jahre der norwegiſchen Marine an, niemals aber hat er vor dieſer Fahrt — wie auch alle übrigen der Beſatzung, außer Sverdrup — an einer eigentlich arktiſchen Expedition teilgenommen. Der Elektriker Nordal und der Forſtmann Mogſtadt, die ebenfalls zu den Reiſegefährten Nanſens zählen, waren als gute Mechaniker, Jäger und Sportleute wohl zu gebrauchen. Der Poſten des Stewarts und Proviant-Verwalters wurde von Adolph Juell bekleidet. Oberſteuermann war Theodor Claudius Jakobſen, dem von früheſter Jugend an ſchon das Meer als Heimat gilt. Mit fünfzehn Jahren war er zur See gegangen und hatte als Arbeiter, Matroſe, Robbenfänger, Eismeiſter ꝛc. ein abenteuerliches Leben geführt. Mit den botaniſchen Unterſuchen war der Arzt Heinrich Bleſſing betraut, während dem Premier-Lieutenant der norwegiſchen Marine Scott Hanſen die aſtronomiſchen, magnetiſchen und meteorologiſchen Beobachtungen zugeteilt waren.

Alle dieſe Männer haben durch ihre Geiſtesgegenwart, ihre Ausdauer und ihre Tüchtigkeit mit dazu beigetragen, das große, beiſpielloſe Werk gelingen zu machen.

Die höchſte Ehre gebührt natürlich unter allen dem Leiter der Expedition, auf den jetzt das lebhafteſte Intereſſe der ganzen ziviliſierten Welt gerichtet iſt.

Er iſt am 10. Oktober 1861 auf Fröen bei Chriſtiania, als Sohn eines Rechtsgelehrten, geboren, hat ſich eine gediegene, umfaſſende Bildung angeeignet und iſt im Übrigen ein Mann von ſchlankem Wuchſe und kräftigem Körperbau; er ſieht aus wie einer, dem die Gefahr nichts anhaben kann. „Die Natur iſt ihm immer der Gegenſtand gelehrter Forſchungen geweſen, er verkehrte mit ihr als leidenſchaftlicher Jäger und Ski-Läufer, auf Segelfahrten und

Bergwanderungen. Er ist ein guter Redner und weiß sich in mehr als primitive Zustände mit Leichtigkeit zu finden, ja er kann geradezu erschrecken durch seine absolute Verachtung aller Rücksichten und Vorurteile der zivilisierten Menschheit. Neben Wissensdrang und Wagemut ist es besonders noch eins, was ihn, den friedlichen, in der Gesellschaft als „Eisbär" verschrieenen Doktor der Philosophie und Conservator am zoologischen Institut zu Christiania, dem hohen Norden zutrieb: das Nationalgefühl, das in Skandinavien einen stärkeren historischen Beigeschmack als anderswo hat, und das bei allen im Laufe der Jahrhunderte von den Skandinaviern immer und immer wieder vorgenommenen Expeditionen stets die mächtigste Triebkraft war."

Am 22. Juli 1893 verließ Nansen und seine Expedition, von der ganzen Welt angestaunt und bewundert, den Hafen von Vardö. Er passierte die Jugorsche Straße und das Karische Meer. Auf der Insel Waigatsch kaufte er 30 Hunde, die ihm zu etwaigen Schlittenexpeditionen Dienste leisten sollten. Der russische Baron Toll hatte ihm noch 21 Hunde an die Küste Ostsibiriens bringen lassen, die aufzunehmen Nansen freilich verhindert war. Schon die erste Zeit der Reise verlief glücklich und verheißungsvoll. Noch ehe man in das offene Meer unter 78° 50′ n. Br. eindrang, entdeckte man schon im Karischen Meere als auch an der sibirischen Küste kleinere Inseln. Von dem sibirischen Eismeere aus trieb der „Fram", vollständig von Eis umschlossen nach Norden zu, ganz so, wie es die Voraussetzung Nansens wollte. Während des Winters wurde wissenschaftlich fleißig gearbeitet, man entdeckte ein Tiefmeer von 3800 m, stellte über die Wärme des Wassers, über magnetische, zoologische, meteorologische, astronomische und botanische Erscheinungen und Vorkommnisse zahlreiche Beobachtungen an, durch welche manche der über diesen oder jenen Punkt bisher herrschend gewesenen Anschauungen oft wesentliche Änderungen erfuhr. Nansen berichtet weiter: Am 18. Juni 1894 waren wir auf 81° 52′ n. Br., trieben aber wieder südwärts. Erst am 21. Oktober passierten wir den

82° n. Br. Am Weihnachtsheiligabende waren 83° erreicht, einige Tage ſpäter 83°-84', die nördlichſte bis dahin erreichte Breite. Am 4. und 5. Januar war der „Fram" den ſtärkſten Schraubungen, die wir erlebten, ausgeſetzt. Er war damals im Eiſe von mehr als 30 Fuß Dicke eingefroren, über das ſich noch weitere ſchwere Eismaſſen ſchoben, unwiderſtehlich gegen die Backbordſeite des Schiffes drängten und es zu begraben und zu zertrümmern drohten. Der notwendige Proviant, Segeltuchkajaks und die übrige Ausrüſtung war aufs Eis gebracht worden, und alle Mann waren bereit, das Schiff zu verlaſſen, ſobald dies erforderlich ſein ſollte. Wir waren dann darauf vorbereitet, die Reiſe auf einem Eisfelde treibend fortzuſetzen. Der „Fram" übertraf jedoch alle Erwartungen.

Als das Schrauben des Eiſes den höchſten Grad erreichte, und das Eis ſich hoch über die Schiffswände türmte, wurde das Fahrzeug von dem Eiſe, in dem es eingefroren war, losgeriſſen. Nicht ein bischen war beſchädigt. Nach dieſer Erfahrung betrachte ich den „Fram" ſo gut wie unbeſiegbar vom Eiſe. Seitdem hatten wir keine Schraubungen mehr. Die Triſt ging ſchnell nordwärts weiter. Da ich nun vorausſah, daß der „Fram" bald nördlich von Franz-Joſephs-Land ſeine höchſte Breite erreicht haben müſſe, entſchloß ich mich, das Schiff zu verlaſſen, um das Meer nördlich von deſſen Route zu durchforſchen. Johanſen war bereit, mir zu folgen; ich konnte keinen geeigneteren Kameraden finden. Die Leitung der Expedition auf dem „Fram" übergab ich an Kapitän Sverdrup. Ich hatte ſolches Vertrauen zu ſeiner Tüchtigkeit und Fähigkeit als Leiter, Schwierigkeiten zu überwinden, daß ich nicht daran zweifelte, er werde alle Mann unverſehrt heimführen, ſelbſt wenn das Schlimmſte geſchehen, und der „Fram" verloren gehen ſollte, was ich für unwahrſcheinlich halte. Am 3. März erreichten wir 84° 4' n. Br.

Am 14. März 1895 verließen Johanſen und ich den „Fram" auf 83° 59' n. Br. und 102° 27' öſtl. Länge.

Unſer Ziel war, das Meer nordwärts zu durchforſchen, die

höchſt mögliche Breite zu erreichen und über Franz-Joſephs-Land nach Spitzbergen zu gehen, wo wir ſicher ſein konnten, ein Fahrzeug anzutreffen.

Am 7. April waren wir auf 86° 14′ n. Br., dem nördlichſten aller bisher erreichten Punkte. Die Temperatur hielt ſich die ganze Zeit hindurch niedrig, während drei Wochen ungefähr 40°. Für unſere gute aber zu leichte Wollkleidung war dies oft eine bittere Kälte. Unſere Pelze hatten wir, um Gewicht zu ſparen, zurückgelaſſen.

Im März betrug das Minimum 45°, das Maximum 24°, Minimum im April 38°, Maximum 20° Kälte. Von Land wurde keine Spur geſehen. Am 8. April folgten wir dem Kurs auf Franz-Joſephs-Land. Am 12. April ſtanden die Chronometer ſtill, und wir waren unſicher hinſichtlich unſerer Längengrade. Südwärts nahmen die Eisſpalten zu und erſchwerten unſer Vorwärtskommen, während der Proviant abnahm; von den Hunden mußte einer nach dem anderen geſchlachtet werden, um als Futter für die Überlebenden zu dienen. Die Hunderationen wurden auf das Mindeſte beſchränkt, und die Hunde ſelbſt waren bald in trauriger Weiſe abgemattet. Im Juni wurden die Eisſpalten ſchlimmer, dazu der Schlittenweg elend. Hunde, Schneeſchuhe und die Schlittenkufen gruben ſich tief in den Schnee, beſtändig nahm die Zahl der Hunde ab, ein Vorwärtskommen war faſt unmöglich. Aber wir hatten keine Wahl und quälten uns vorwärts, während Menſchen- und Hunderationen auf ein Minimum herabgeſetzt wurden.

Wir hofften ſtändig, Land in Sicht zu bekommen, aber vergebens. Am 31. Mai waren wir auf 82° 21′ n. B., am 4. Juni auf 82° 18′, am 15. Juni waren wir nordweſt auf 82° 26′ getrieben; aber auf dem Längengrad von Kap Fligely ſahen wir auch ferner kein Land, was immer rätſelhafter wurde, und der Weg wurde ſchlimmer.

Am 22. Juni ſchoſſen wir endlich eine Robbe, und wir be-

ſchloſſen, zu warten, bis der Schnee geſchmolzen war, wir wollten von Robbenfleiſch leben. Wir ſchoſſen auch drei Bären. Die zwei Hunde, die wir noch hatten, wurden gut gefüttert.

Am 23. Juli zogen wir weiter und bekamen am 24. Juli endlich unbekanntes Land in Sicht. Wir waren auf ungefähr 82° n. Br. Das Eis war überall in kleine Felder aufgebrochen. Die Spalten dazwiſchen waren mit Eisklumpen und Eisſchlamm gefüllt, ſo daß ein Vorwärtskommen darin mit Kajaks nicht möglich war. Wir mußten uns mit größter Anſtrengung von einem Eisklumpen zum anderen balancieren. Land erreichten wir erſt am 6. Auguſt auf 81° 38′ n. Br. und ungefähr 63° öſtl. Länge und fanden hier drei Inſeln, die ich Hvittenland nannte.

Wir hielten weſtwärts im offenen Waſſer längs dieſer Inſeln und entdeckten am 12. Auguſt ein ausgedehntes Land von Südoſt bis Nordoſt. Wir verſtanden dies nicht und glaubten, auf der Länge des Auſtriaſunds zu ſein, fanden aber keine Übereinſtimmung mit Payers Karte, nahmen deshalb an, daß unſere Länge vollſtändig falſch ſei, und daß wir an die unbekannte Weſtküſte von Franz-Joſephs-Land gekommen ſeien. Wir gingen nun durch einen Sund auf 81° 30′, bogen ſüdweſtlich längs der Weſtküſte des Landes und hofften, bald den Kurs auf Spitzbergen halten zu können. Im Weſten ſahen wir kein Land.

Am 18. Auguſt wurden wir eine Woche hindurch vom Eiſe eingeſperrt, und am 26. Auguſt erreichten wir ein Land auf 81° 12′ n. Br. und 56° öſtl. Länge, das für eine Überwinterung geeignet ſchien. Wir hielten es nun für das Beſte, hier zu bleiben und uns für den Winter vorzubereiten, da es für die lange Reiſe nach Spitzbergen zu ſpät war. Wir ſchoſſen Bären zur Nahrung, Walroſſe für Brennmaterial, bauten eine Hütte aus Steinen, Erde und Moos und deckten als Dach Walroßfelle darüber. Den Speck benutzten wir zum Kochen, zur Beleuchtung und zum Heizen. Bärenfleiſch und Speck war

unsere einzige Nahrung, Bärenfell unser Bett. Der Winter verlief gut, und unsere Gesundheit war ausgezeichnet.

Endlich kam der Frühling mit Sonnenschein und offenem Wasser im Westen und Südwesten. Wir hofften auf eine schnelle Reise nach Spitzbergen auf dem Treibeise. Wir nähten uns Kleidung, Schlafsäcke u. s. w. Proviant war rohes Bärenfleisch und Speck. Unterwegs hofften wir hinreichend Jagdbeute zu finden.

Am 19. Mai waren wir reisefertig, und am 23. Mai trafen wir auf 81° 5′ n. Br. offenes Wasser. Wir ruderten westwärts, um von der westlichsten Spitze gegen Spitzbergen zu fahren, trafen aber am 18. Juni die Jackson'sche Expedition — ein unerwartetes, freudiges Zusammentreffen.

Über diese Begegnung Nansens mit Jackson giebt ein Mitglied der Jackson'schen Expedition folgenden Bericht:

„Wir hatten eben unsere Mittagszeit am 17. Juni in Elmwood beendigt und saßen alle um den Tisch, welcher mitten in unserem behaglichen Blockhaus stand. Der Tag war trübe und neblig, aber nicht sehr kalt. Lachend und scherzend saßen wir da und rauchten. Plötzlich steckte unser Astronom Armitage, welcher im Observatorium gewesen war, seinen Kopf durch die Thür und rief: „Wie viel seid Ihr? Ich sehe einen Menschen auf dem Treibeis." Wir zählten und fanden, daß Alle da waren. Dann zerbrachen wir uns den Kopf, wer der Mensch wohl sein könne. Jackson stand sofort auf und sagte: „Mag er sein, wer er will, ich gehe." Und mit den Worten lief er von dannen.

Wir übrigen suchten Teleskope und Operngucker hervor. Einige stiegen auf den Felsen, um nach dem Fremdling auszuspähen. Der Gedanke, daß es Nansen sein könne, fiel keinem ein, ehe zwanzig Minuten verronnen waren. Da sprachen Armitage und ich die Vermutung aus, daß es vielleicht Nansen wäre. Um diese Zeit sahen Jackson und der Fremdling wie zwei dunkle Flecke aus. Beide gestikulierten heftig. Sie kamen einander immer näher, und bald sahen wir ein, daß es der norwegische Forschungsreisende

ſein müſſe. Er trug ein Gewehr in der einen Hand und einen Bambusſtock in der anderen. Er ſprang mit wunderbarer Behendigkeit von einer Eisſcholle auf die andere. Dann machten wir uns auch alle auf den Weg nach der Stelle, wo Jackſon und der Fremdling waren. Als der letztere nahe genug war, rief Jackſon aus: „Das iſt Dr. Nanſen.“ Und wir ſchrieen alle, bis wir heiſer waren. Als wir hörten, wie weit Dr. Nanſen nach Norden gedrungen war, ſchrieen wir dreimal Hurra.

Dann fand ſich Zeit, Nanſen näher anzuſchauen. Sein nächſter Verwandter würde ihn nicht wiedererkannt haben. Sein blondes Haar und ſein blonder Bart waren dunkelbraun geworden, und auf ſeinem Geſicht und ſeinen Händen, gab es keinen weißen Fleck. Er ſah faſt wie ein Neger aus. Sein Geſicht war ſchwarz vom Rauch des Fiſchthranes. Sein Anzug, den er fünfzehn Monate getragen hatte, war ſteif von Blut und Öl, womit auch ſein Geſicht beſudelt war. Die Begrüßungsſcene zwiſchen Nanſen und Jackſon ſteht in ihrer Art vielleicht einzig da. Nachdem ſich beide die Hand gedrückt, hub Jackſon an: „Es freut mich ungeheuer, Sie zu ſehen!“ Nanſen: „Auch mich, Sie zu ſehen!“ Jackſon: „Haben Sie ein Schiff hier?“ Nanſen: „Nein.“ Jackſon: „Wie viele ſind Sie?“ Nanſen: „Ich habe hier einen Gefährten, dort in einiger Entfernung.“ Während der Zeit ſchaute Jackſon Nanſen ſtetig ins Geſicht. Immer mehr kam er zu der Anſicht, daß es Nanſen ſein müſſe. Endlich rief er aus: „Sind Sie nicht Nanſen?“ „Ja, ich bin Nanſen.“ Jackſon: „Bei allen Göttern, das freut mich rieſig, Sie zu ſehen.“ Darauf folgte ein noch herzlicheres Händeſchütteln. „Danke Ihnen ſehr, ſehr gütig.“

Nanſen hatte alſo ſeinen überaus gefahrvollen, ja faſt unmöglichen Weg nach Spitzbergen bereits begonnen. Seine Lage war keinesfalls beneidenswert, denn infolge Verſagens ſeiner beiden Chronometer war es ihm unmöglich geworden, Längenbeſtimmungen vorzunehmen. Dann aber iſt in ſo hohen Breiten die Ausdauer ſelbſt eines ſo ausgezeichnet organiſierten Körpers den unerhörten

Anstrengungen gegenüber nur eine gewisse Zeit gewachsen. Ein Verfehlen Spitzbergens oder ein Aufgehen des Eises hätte deshalb für Nansen höchst verhängnisvoll werden können.

Von dem Fortkommen auf altem Meereis kann man sich schwer eine Vorstellung machen. Die älteste Eisfläche ist gebrochen, zum Teil übereinander geschoben, dann wieder fest gefroren, und dieser Prozeß wiederholt sich jahrelang hintereinander, so daß ein schauervolles Wirrsal von übereinander gestürzten Blöcken, Schluchten und Spalten entsteht, in das die Wasserlöcher, Waken genannt, noch mehr unerwünschte Abwechselung bringen. Dieses „Terrain" mit Schlitten zu überwinden, ist eine Aufgabe, welche selbst das Reisen im tropischen Urwald hinter sich läßt; der Weg, den der ermattete Wanderer am Abend in die Karte eintragen kann, ist vielleicht nur ein Fünftel des wirklich zurückgelegten, und wenn unter diesen Umständen bei der grimmigen Kälte noch Nahrungsmangel, Verletzungen, Krankheiten auftreten, so begreift man, daß sich Männer, denen die unbeugsame Willenskraft des geborenen Forschungsreisenden abgeht, einfach in den Schnee legen und den Tod erwarten, wie es bei Matrosen auf Schlittenexpeditionen, trotzdem nur ausgesuchte Leute dazu verwendet werden, häufig genug vorgekommen ist. Nansen und sein Gefährte wußten gar nicht, daß sich jemand auf Franz-Josephs-Land befand, sie waren daher im höchsten Grade überrascht und erfreut und begaben sich mit Jackson nach Elmwood, dem Hauptquartier der Jackson'schen Expedition, wo etwa sechs Wochen später der „Windward" eintraf.

Am 7. August 1896 wurde die Heimreise auf dem „Windward" angetreten und bereits am 13. August verkündete von Vardö aus ein Telegramm Nansens aller Welt die glückliche Wiederkehr dieses mutigen Mannes. Acht Tage darauf, am 20. August lief auch der „Fram" unter Otto Neumann Sverdrups trefflicher Führung wohlbehalten in Tromsö ein. Ein Augenzeuge berichtet darüber folgendes: „Ich fuhr um 4 Uhr mit „Kong Halfdan" und etwa 1000 Personen ihm nordwärts entgegen. Um $^1/_2$6 Uhr er-

ſcheint in weiter Ferne zwiſchen den Schären ein winziges Schiff, das die ſcharfen Augen der Norweger an dem weißen Krähenneſt ſogleich als den „Fram“ erkennen. In einer halben Stunde iſt „Fram“ bei uns, Sverdrup mit ſeinem mächtigen rötlichen Bart ſteht auf der Kommandobrücke; außer ihm befinden ſich an Bord Jakobſen, Dr. Bleſſing, Bentzen, Scott, Hanſen, Henrikſen und andere. Brauſender Jubel und Böllerſchüſſe empfangen ſie. Alle ſehen vortrefflich aus. Der „Fram“ hat ſeine Farbe zum Teil verloren, er iſt wettergrau geworden, aber völlig wohlerhalten, alles Holz in feſter Fügung, der Eiſenbeſchlag am Bug, desgleichen die Maſten und das Segelwerk in beſter Ordnung. Wir nahmen den „Fram“ ins Schlepptau und kehrten nach Tromſö zurück.“

Von der Zeit an, wo Nanſen und Johanſen das Schiff verlaſſen hatten, war dieſes nordweſtlich getrieben, hatte noch einige ſtarke Eisſchraubungen zu beſtehen gehabt, war aber trotzdem bis 85° 57′ n. Br. vorgedrungen. Vom 13. Januar 1896 ab war es wieder nach Süden zu getrieben worden und hatte von Februar bis zum Juli im Eiſe feſtgeſeſſen. Obwohl das Packeis ſchon im Mai geborſten war, hatte man doch erſt nach vielen vergeblichen Verſuchen, ſich herauszuarbeiten, an demſelben Tage, an dem Nanſen und Johanſen die Heimaterde wieder betraten, offenes Meer erreicht. Otto Neumann Sverdrups Telegramm hat folgenden Wortlaut: „Den 14. Auguſt 1896 kam der „Fram“ aus dem Eiſe, gerade an dem Tage, wo Nanſen und Johanſen in Vardö ankamen. Wir trafen auf unſerer Weiterfahrt das Schiff „Söſtrene“ aus Tromſö, geführt vom Kapitän Rottolfſen, der ſofort an Bord des „Fram“ kam. Das erſte, was wir fragten, war natürlich, ob man etwas von Nanſen und Johanſen wüßte, und da dies nicht der Fall, ſo ward die Stimmung ſehr gedrückt an Bord; wenig Hoffnung war ſo ja noch vorhanden, daß wir die zwei anderen wiederſehen würden. Ich meinte, daß doch vorläufig wenig Grund zu Befürchtungen wäre, da ich annahm, daß Nanſen und Johanſen ſicher im Herbſt nach Franz-Joſephs-Land gekommen wären, wo ſie

gewiß überwintert hätten. Von Rottolffen hörten wir über Andrée. Wir hielten alſo Kurs auf Danskeverne, die däniſchen Inſeln. Andrée brachte uns die Botſchaft, daß Nanſen und Johanſen ſchon eine Woche vor uns angekommen ſeien. Wir hörten es mit Jubel. Das machte unſere Freude vollkommen. Otto Sverdrup." Nanſen telegraphierte zu dieſem erſten Telegramm von Sverdrup: „Hierzu habe ich nichts hinzuzufügen, ausgenommen, daß der „Fram" gerade ſo ſtark und ſo ſicher ausſieht, wie früher, und daß Sverdrup's Erlebniſſe erweiſen, wie meiſterhaft er ſein Schiff geſteuert und ſicher durchs Polareis zurückgebracht hat, von dem kluge Köpfe prophezeiten, daß es den „Fram" würde zu nichte machen, Schiff und Menſchen. Fritjof Nanſen."

Das eigentliche Ziel ſeiner Reiſe hat Nanſen nicht erreicht, der Nordpol harrt bis heute noch eines Entdeckers. Aber der kühne Forſcher hat mit ſeiner Expedition, die ihn bis zu einer Breite führte, die vor ihm keiner erreichte, ein Werk von großartiger Bedeutung vollendet. Und wenn zu ſeinen Ehren jetzt die Stadt Chriſtiana im herrlichſten Schmucke prangt, wenn man um ſeinetwillen Feſte veranſtaltet und er und ſeine Gefährten beſtändig in aller Munde ſind, ſo kann man ihnen dieſe Triumphe nur von Herzen gönnen und aufrichtige Freude darüber empfinden, daß das norwegiſche Volk die Verdienſte und Errungenſchaften ſeines großen Sohnes voll zu ſchätzen und zu würdigen weiß.

Während Nanſens Abweſenheit trat der Oberingenieur Profeſſor Andrée, ein geborener Schwede, mit einer kühnen und höchſt originellen Idee auf. Er wollte mit Hilfe eines eigens konſtruierten Luftballons von Spitzbergen aus den Nordpol zu erreichen ſuchen. Gelegentlich der Monatsverſammlung der geographiſchen Geſellſchaft in Stockholm gab er eine ausführliche Schilderung ſeines Planes. Der Ballon, dem er ſich anzuvertrauen beabſichtigte, hat einen Durchmeſſer von 20,5 m und ein Faſſungsvermögen von 4500 cbm. Die Füllung mußte auf Spitzbergen erfolgen. Das dazu erforderliche Gas wurde mittels Gaserzeuger

aus Chemikalien hergeſtellt oder war ſchon vorher in komprimiertem Zuſtande in 1800 Metallzylindern dahin befördert worden. Um dem Wind und Wetter nicht ausgeſetzt zu ſein, war an der Moſſelbai im Norden Spitzbergens ein achtetagiges Bretterhaus mit einſchiebbaren Wänden errichtet worden, in dem der Ballon ſo lange verankert bleiben ſollte, bis ein günſtiger, von Oſt nach Süd umſchlagender Wind die Fahrt geſtatten würde. Die Beſatzung des mit allen möglichen optiſchen Inſtrumenten zu Zeit- und Ortsbeſtimmungen, Schnelligkeitsmeſſungen und meteorologiſchen Beobachtungen, photographiſchen Apparaten, Ferngläſern ꝛc. ausgerüſteten Ballons beſtand aus Profeſſor Andrée, Dr. Eckholm und dem Kandidaten Strindberg und dem Kapitän Palange. Der Aufſtieg ſollte im Auguſt erfolgen, weil dieſe Zeit in meteorologiſcher Hinſicht die günſtigſte iſt. Dann aber war eine Beſchleunigung der Auffahrt auch ſchon um deswillen ſehr ratſam, weil die Ballonfahrer durch einen etwaigen Unfall während der Reiſe gezwungen werden konnten, mitten im Polarmeere den Ballon zu verlaſſen. Für dieſen Fall war es gut, wenn ſie für ihre entweder im Boot oder im Schlitten fortzuſetzende Reiſe eine längere Zeit bis zum Anbruche des ſtürmiſchen Herbſtes vor ſich hatten. Das Boot, das die Reiſenden mit ſich zu nehmen beabſichtigten, beſteht aus demſelben Zeuge wie der von Lachambre verfertigte Ballon, wiegt nur 40 kg, kann aber außer der Bemannung der Gondel noch 300 kg Ladung tragen.

Alle Mühen jedoch und alle auf die Ausrüſtung und Vorbereitung zur Fahrt verwendeten Koſten erwieſen ſich leider für dieſen erſten Verſuch als vollſtändig verloren. Andrée harrte vergeblich eines günſtigen Windes. Und da über dieſem Warten die Jahreszeit immer mehr vorgerückt war, und ſich ihm keine Ausſicht eröffnete, daß in allernächſter Zeit die auf dreißig Tage berechnete Fahrt vor ſich gehen könne, verließ Andrée mit ſeinen Gefährten die Inſel Spitzbergen und kehrte am 20. Auguſt nach der Heimat zurück, ohne allen und jeden Erfolg. Doch

Der Nordpolluftſchiffer S. A. Andrée.

gedenkt er nächstes Jahr bereits im Mai die Verſuche wieder aufzunehmen.

Die Geſchichte der Nordpolfahrten iſt ein Hoheslied auf die köſtlichſten aller Mannestugenden. Es redet in deutlichen, überzeugenden und rühmlichen Worten von eiſernem Fleiße und unerſchütterlicher Willensſtärke, von heiligem Eifer und unerſchrockenem Wagemute, von ernſtem Streben und edelmütiger Opferwilligkeit. Freilich aber iſt die Geſchichte der Nordpolfahrten auch eine Geſchichte der Irrungen, der Enttäuſchungen und des Jammers, eine eindrucksvolle, erſchütternde Illuſtration des Goethe'ſchen Wortes: „Es irrt der Menſch, ſo lang er ſtrebt."

Land und Leute der Nordpolargebiete.

Grönland.

Das bei der Nordweſtpaſſage am häufigſten genannte, jetzt größtenteils unter däniſcher Herrſchaft ſtehende Polarland Grönland, d. i. grünes Land, erſtreckt ſich von 59° 54′ bis etwa zu 82° n. Br. und wird im Oſten vom atlantiſchen Ocean, im Weſten von der Davisſtraße, der Baffinsbai und dem Smithſund begrenzt. Im Süden endet es im Kap Farwell; der Norden iſt noch unerforſcht; das Innere hat vor wenig Jahren der kühne Nordpolfahrer Fritjof Nanſen auf Schneeſchuhen durchquert. Man berechnet den Flächeninhalt auf rund zwei Millionen qkm und iſt anzunehmen geneigt, daß das ganze Feſtland aus einer großen Anzahl von Inſeln beſtehe, die durch ungeheure untereinander verbunden ſind. Die Oſtküſte führt von der Südſpitze an bis zum Kap Dan den Namen König Friedrich VI. Küſte, daran ſchließt ſich das nach dem 1721 zu den Grönländern entſandten Miſſionar Hans Egede benannte Egedesland, dem nach Norden zu das Scoresby- und das König Wilhelmsland folgen. Die von einem breiten Eisgürtel umgebene Oſtküſte iſt von einer Unmenge tiefer Einbuchtungen, ſogenannte Fjorde, vollſtändig zerklüftet, unter denen der Franz-Joſephs-Fjord der bedeutendſte iſt. Die höchſte Erhebung iſt die Petermannſpitze. Der bisher erreichte nördlichſte

Punkt heißt Kap Bismarck; doch will Lampert im Jahre 1670 weiter nach Norden zu auch noch Land gesehen haben.

Die Westküste ist ungefähr bis zum 82° mehr oder weniger erforscht. Seefahrer drangen allerdings noch weiter vor, gelangten aber in ein großes offenes Meer, den Lincolnsee, und sahen an dessen jenseitigen Ufer Land auftauchen, das Presidentland genannt wurde und etwa unter 84° n. Br. gelegen ist. Die Westküste trägt einen der Ostküste ähnlichen Charakter: tiefe Fjorde und mehr als hundert Meter hohe Gletscherwände. Nur einige Monate im Jahre ist hier eisfreie See, welche den Fischfang an den tiefer gelegenen, vor kalten Winden geschützten Fjorden ermöglichen. Zuweilen herrscht hier sogar eine Temperatur von nicht weniger als 38° C. Wärme, d. i. ca. 30° R., während die Wintertemperatur nicht selten 40° C. Kälte beträgt, d. i. 32° R. Der jähe Wechsel von ungewöhnlicher Sommerhitze und strenger Winterkälte ist eine Eigentümlichkeit Grönlands.

Die Pflanzenwelt ist überall, selbst in den nördlichen Regionen zu finden. Moos, kriechende Buschgewächse, Gras, Flechten und verkrüppelte Weiden bilden das Kleid, das von Süden nach Norden an Dürftigkeit zunimmt. In den warmen Sommertagen gewähren die Thäler und Höhen des Südens ein überraschendes, entzückendes Bild. Auf grünen von niederen Birken oder Fichten umrahmten Wiesen prangen der Löwenzahn und die Kuhblume, der Mohn und das Löffelkraut, der Sauerampfer und das Läusekraut, daß es eine Freude ist. Zwischen den Felsen breitet das Farrenkraut seine großen Wedel aus, unter Gestrüpp gedeiht die Heidelbeere, aus dem Geröll des Bachrandes erhebt das Weidenröschen sein rötliches Blütenkrönchen und wer Glück hat, kann von den Höhen ein Sträußchen Alpenrosen mit hinab in seine Hütte tragen. Aber nur wenige Wochen dauert diese Herrlichkeit; bald kehrt der Frost wieder und Schneestürme toben daher, alles Leben in den Gärten und auf den Wiesen vernichtend.

An Gemüsen und Gartenfrüchten erbaut man Rüben, Salat,

Spinat, Radieschen, Grünkohl, mitunter auch Kartoffeln, die freilich bei ihrer Größe einer Haselnuß kaum die Mühe des Anbaus lohnen. Auf selbstgeerntetes Getreide muß der Ansiedler verzichten, da alle Versuche, Gerste und Hafer anzubauen, bisher fehlgeschlagen sind.

König der Tiere ist in Grönland der Eisbär, an dessen meist reichbesetzter Tafel nicht selten der Eisfuchs mit zu schmausen pflegt, ein zudringlicher, dummdreister Gesell, — der Schrecken aller Polarhasen, Schneehühner und Lemminge (einer Mäuseart) — der mit seiner Freßgier oftmals förmlich zur Landplage wird. Zu den übrigen Bewohnern des Festlandes gehört der in Herden auftretende Moschusochse, dessen nach Moschus riechendes Fleisch von den Eskimos verzehrt wird, ebenso wie das Fleisch des Renntieres, welches hier ungezähmt lebt und eine willkommene Jagdbeute bildet. Zur Sommerszeit bevölkern sich die Fjorde mit endlosen Scharen von Seevögeln: Möven, Tauchern, Alken, sogar Eidergänsen. Weiter nach dem Innern des Landes zu begegnet man der Schneeammer, dem Regenpfeifer und dem Strandläufer. Aus den Ställen der Ansiedler dringt manchmal das Brüllen eines Schweines, Rindes oder Schafes, einer Ziege oder das Bellen einer Meute Hunde, die zum Ziehen der aus Holz und Knochen sehr dauerhaft gebauten Schlitten geradezu unentbehrlich sind. Das Meer ist reich an Fischen, Robben, Seehunden und Walen, welch letztere ihres Thranes, Speckes und Fischbeines wegen arg verfolgt werden.

Die Bevölkerungszahl ist außerordentlich gering. Sie beträgt ca. 10 000 Seelen; somit kommt im Durchschnitt erst auf 200 qkm eine Seele. (In Deutschland auf 1 qkm 88 Seelen.) Die Bewohner Grönlands setzen sich zusammen aus Deutschen, Dänen und etwa 500 unabhängigen Eskimos.

Der Eskimo ist klein aber geschmeidig von Gestalt. Der große Kopf, das flache, breite Gesicht, die platte Nase, die schiefgeschlitzten Augen, die rote Gesichtsfarbe, die etwas wulstige Unterlippe und das pechschwarze, straffe Haar geben ihm ein unschönes

Aussehen. Doch ist er gutmütig, verträglich, genügsam, heiter und von unbegrenzter, leidenschaftlicher Liebe zu seinem Vaterlande erfüllt, obgleich es ihm mit seinem Eise und Froste nur ein kümmerliches Dasein gewährt. Untugenden des Eskimos sind Faulheit, Unreinlichkeit und Unmäßigkeit im Essen; auch ist er diebisch und lügt gern. Seine aus Seehund- oder Renntierfellen verfertigte Kleidung besteht aus Beinkleidern, zwei Überwürfen, einem Unterrock und einem mit Kapuze versehenen Oberrock, mit Vogelbälgen gefütterten Stiefeln und Handschuhen aus Fell. Die Frauen, deren Kleidung ziemlich mit der des Mannes übereinstimmt, hüllen sich noch in einen mit einer sackartigen Erweiterung versehenen Pelz. In dieser Erweiterung trägt jede Mutter ihr Kind.

Viel Sorgfalt verwendet der Eskimo auf den Bau einer warmen und behaglich eingerichteten Winterwohnung. Dieselbe liegt halb in, halb über der Erde und ist aus Erde, Steinen, Schnee oder Eisblöcken in der Form einer Halbkugel errichtet. Der nach Süden zu gelegene Eingang ist eng und lang, vorn durch niederhängende Felle von der Außenwelt abgeschlossen. Auch das Innere ist mit Fellen ausgekleidet. Eine ringsherumgehende Bank dient als Ruhestätte, ein Stück Fischblase vor einem Loche als Fenster. Ein aus Seifenstein geschnittenes mit Docht aus Moos versehenes und mit Fischthran gefülltes Gefäß stellt die Lampe vor, von der nicht allein dicker Qualm, sondern auch kümmerliches Licht und ein wenig Wärme ausgeht. In dem von entsetzlichem Gestanke erfüllten, von Schmutz und Ungeziefer strotzenden Raume vermag nur ein Eskimo zu leben; der sich allerdings darin recht behaglich und wohl fühlt, wenn er nur dabei hinreichend Nahrung hat.

Der Eskimo ist ein zärtlicher Gatte und guter Familienvater. Die Kinder wachsen zuchtlos auf. Frühzeitig schon ist der Sohn des Vaters Jagdgenosse und mit zwanzig Jahren sein eigener Herr. Das Mädchen geht der Mutter im Hause zur Hand.

Krankheiten hält er für ein Werk böſer Hexen, die er durch allerlei Zaubermittel zu entkräften ſucht. Stirbt er, ſo werden ſein Boot, ſeine Waffen, ſeine Fiſchereigeräte mit ihm unter einen Steinhaufen begraben. Zum Zeichen der Trauer ſchneidet die Frau das Haar kurz.

Handel treibt Grönland ſeit der Beſiedelung durch Dänen und Deutſche, und zwar mit Fellen, Speck, Thran, Eiderdaunen, Kryolith (zur Sodabereitung), Graphit, Blei, Kupfer, Zinnerz, Silber. Alle dieſe Mineralien werden an der Weſtſeite gefunden.

Im übrigen lebt der Eskimo vollſtändig unabhängig; er kennt weder einen Gott noch einen König, weder Geſetze noch Steuern.

Labrador.

Labrador, die im Nordoſten Nordamerikas gelegene Halbinſel, dehnt ſich zwiſchen 50°—63° n. Br. aus und iſt zwei Mal ſo groß wie Deutſchland. Im Süden iſt der Lorenzſtrom, im Oſten der Atlantiſche Ozean, im Norden die Hudſonſtraße und im Weſten die Hudſonbai die Grenze. Das von dem 1200 m hohen Kiglapaitgebirge durchzogene Innere iſt öde, aber ſeen- und flußreich. Die Küſte wird von einem rauhen Klima beherrſcht und iſt infolge der zahlreichen vorgelagerten Klippen der Schifffahrt unzuträglich.

Die Winter zeichnen ſich durch unverhältnismäßig ſtrenge Kälte aus; auch die Sommer bringen der immerwährend an der Küſte vorübertreibenden Eisberge wegen keine eigentliche Wärme.

Infolgedeſſen wächſt nur während der Sommermonate in den Thälern ſpärlich Gras; im Süden erſtreckten ſich ſtattliche Waldungen, den Bären, Wölfen, Füchſen, Mardern und Ottern hinreichend Unterſchlupf gewährend.

Der Fiſchfang, welcher außer den bekannten Meerbewohnern hier noch Kabeljau, Lachs, Lachsforelle und Sprotte liefert, iſt einträglich und wird von Engländern, Amerikanern und den Eskimos

betrieben, die ungefähr 1500 Mann ſtark an der Küſte anſäſſig ſind.

Im Innern des Landes hauſt ein Indianerſtamm, die Weniska-Sepi.

Baffinsland.

„Baffinsland“ iſt der Kollektivname für eine Anzahl kleiner Inſeln oder Landesteile, als Prince-Williamland, Nord-Galloway, North-Ayr, Cumberland, Pennyland, Luce-Fox-Land, Cockburnland. Es liegt Labrador gegenüber, von dem es durch die Hudſonſtraße getrennt iſt, der Breite nach unter 70° n. Br. und iſt ſeiner räumlichen Ausdehnung nach Deutſchland gleich. Die von Eskimos bewohnten Inſeln tragen faſt durchweg Gebirge und ſtehen mit ſteilen Uferwänden im Meere.

Der Pflanzenwuchs iſt im Süden reicher als unter gleichem Breitengrade in Grönland. Unter den Tieren begegnet man häufig dem Hermelin. Das Erdinnere birgt Steinkohlen.

Melville.

Die von dem Seefahrer Peary 1819 entdeckte unter 75° n. Br. gelegene Inſel Melville weiſt, wie faſt alle Inſeln des Polargebiets, die bereits genannten ſowohl wie die meiſten übrigen, ſteile Küſten, eisbedecktes Feſtland, Eskimos als Bewohner, dürftige Vegetation und eine nur aus wenig Familien von Bären, Füchſen und dergl. beſtehende Tierwelt auf.

Spitzbergen.

Unter Spitzbergen verſteht man eine bald zu Europa, bald zu Nordamerika gerechnete Inſelgruppe im nördlichen Eismeer,

zwiſchen 76° 31'—80° 30' n. Br. nördlich von Grönland gelegen. Früher hieß ſie Neuland, auch König-Jakobs-Neuland; Grönlandfahrer bezeichneten ſie gern als Oſtgrönland. Das aus drei großen und mehreren kleinen Inſeln beſtehende weltentlegene Eiland iſt ſo groß wie Bayern. Von dem im Sommer meiſt ſtürmiſch-wilden Meere wird es im Winter von einem breiten Eisgürtel feſt umſchloſſen gehalten, der nur an der Weſtſeite offene Küſte läßt. Auch das Land ſelbſt, das ſich in der Mitte zu ſpitzen Bergen erhebt, iſt mit einer dicken Eiskruſte überzogen.

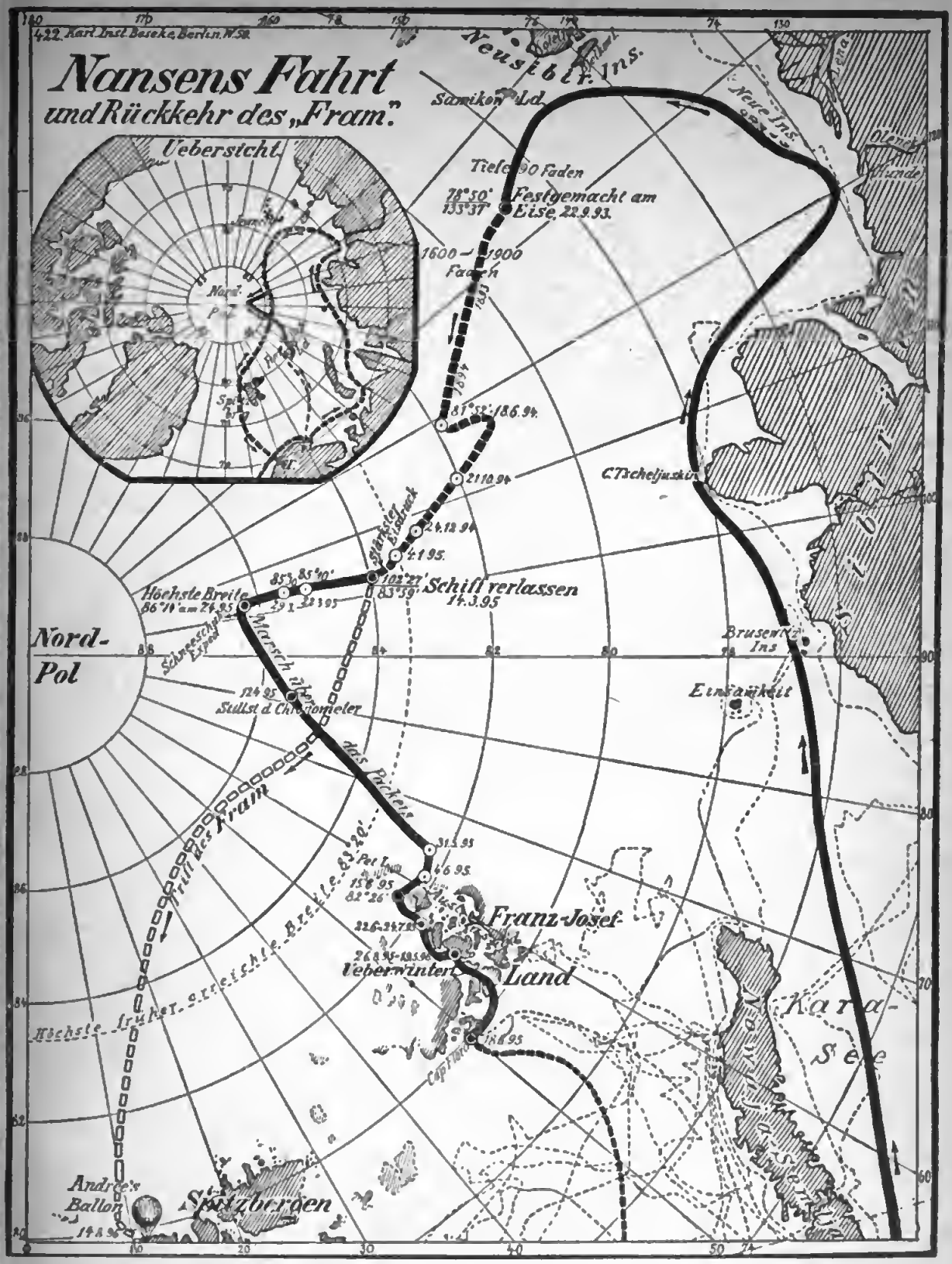
Das Klima iſt, zu dem der arktiſchen Länder Nordamerikas in Vergleich geſetzt, verhältnismäßig milder.

Die Vegetation iſt äußerſt dürftig, das Tierreich ſetzt ſich aus einigen der in Grönland heimiſchen Lebeweſen zuſammen. Das Mineralreich bietet Granit mit edlen Granaten, Marmor und Steinkohlen.

Ein Beweis für die Unwirtlichkeit und Armſeligkeit der Inſeln iſt, daß ſie nicht einmal Eingeborene oder Bewohner aufzuweiſen vermögen. Nur vorübergehend werden ſie von Jägern, Walfiſchfängern und Forſchern beſucht.

Franz-Joſephs-Land.

Das Franz-Joſephs-Land, ebenfalls eine Inſelgruppe, mit dem Petermann-Land, das am nördlichſten gelegene aller bisher entdeckten Länder, breitet ſich unter 80°—84° 14' n. Br. aus und iſt gänzlich unbewohnt mit denkbar geringer Vegetation, dem Norden Grönlands vergleichbar — ewiges Eis und ewiger Schnee.



Nansens Fahrt
und Rückkehr des „Fram."
Uebersicht
Nord-Pol
Neusibir. Ins.
Samikow Ld.
Neue Ins.
Olenek Hunde
Tiefe 90 Faden
78°50' 133°37'
Festgemacht am Eise, 22.9.93.
1600 – 1900 Faden
81°52' 18.6.94.
21.10.94
C. Tscheljuskin
24.12.94
4.1.95.
Stärkster Eisdruck
Schiff verlassen 14.3.95
Höchste Breite 86°14' am 24.4.95
Schneeschuh Exped.
Marsch über das Packeis
Nord-Pol
Brusewitz Ins
Einsamkeit
Stillst. d. Chronometer
Frift des Fram
Höchste früher erreichte Breite 83°20'
31.5.95
4.6.95
15.6.95
82°26'
Franz-Josef-Land
Ueberwintert
Kara-See
Andrée's Ballon
Spitzbergen

Oswald Schmidt, Leipzig-R.

Princeton University Library
32101 062244221

Digitized by Google